ة (قتصادية دورية دولية شاملة تصدر من لندن شهريا وتورغ في جينغ انحاء العالم

♦ الأسطول التجارى البحرى المصرى .. المستقبل المأمول و الواقع الأليم

- الله مواني المستقبل
- ♦ أجتماع وزراء النقل العرب
- إنجاد المواني البحرية العربية.. ثلاثون عاماً عنه الإنجاز
 - التخطيط الاقتصادي. أساليبه.. معابيره
 - أهمية تكامل النقل البحرى للأقطار العربية
 - ♦ تصميم سفع قادرة على البقاء في الأحوال الطائة
 - دعوة للمشاركة .. بنك فقراء مصر
- لعنه الأسبان...يطالب جال الأعمال بإستبعاد مصاريف التقريخ مه

وعاء الضريبة الجمرتية

emetional meDecember 2006/



السعر ساري حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٠٦

٥٥٥ جنيه

٥٥٧٥ جنيه العين / أبوظبى / الدوحة / الشارقة

٥٠٥ جنيه البحرين / دبى / الدمام / الرياض

∘ ۱۹۵۰ جنیه مدن أوروبا

- ♦ الأستعار للقذكرة الشبهرية نعاب وعودة بخلاف الضرائب والرسوم باريس الرياض اسطنبول نيويورك أندن الضرائب والرسوم المقررة ٢٢٢٣ جم - 913
 - أو بوكيلك السياحي

إسطنبول



محلة اقتصادية دورية دولية شاملة Periodical International Economic Magazine AS&A Publishing Limited Registration No. 04761267

Camden Road, Camden Town London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

مستشار التمرير

عاصع السيد أعمد

رئيس التمريس

سيد عبد المنعم سيد المستشار القيانوني

المستشار حميد حميود بدر

المحامي بالنقض مشسرف التمسريس

عبد السلام السيد أعيد حدير ألتهريس

نشأت الديعي عكرتير التهريس

مميد البنعاوي

المكاتب والمراسلون جمهورية مصر العربية Tel. +2-0122586455 إسكندرية Telefax. +2-03-4275117 العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أمعرة التعرير (+2) 0123184320 * ريان أحمد بدوي

«السيد عبد الجيد السيد0124183204 (++) (+2) 0126638978 * چيهان عبد الصمد

(+2) 0129326936 * سهير خميس

(+2) 0106929403 * شرين جلال

(+2) 0103954631

* صفاء القلاوى

(+2)0124614924 * عبد الرحيم مصطفى

(+2) 0122833584 * ميادة محمود (+2) 0129077337

« باسمين عبد المجيد

سوريا * ریان/ رامی تحوف 0096394231001 محمول

0096394239440 0096343714536

فاكس و السعوبية - جدة

تلبضون: (6369985) - (2) - (6369985) فاكس: (6369459) - (2) - (6369459)

ولنا للمة

يقلم مستشار التحرير

جولة ناجحة بكل المقاييس

قام الرئيس محمد حسنى مبارك بصحبة سيدة مصر الأولى بجولة خارجية ناجحة بكل المقاييس صحب معه فيها عددا من الوزراء المعنيين، وشملت الجولة روسيا الإتحادية والصين الشعبية

وجمهورية كازاخستان، وقد تركزت محادثات الرئيس مبارك مع قادة الدول التي زارها على الجوانب الإقتصادية وأكد سيادته على أن التعاون مع هذه الدول سوف يشهد تقدما كبيراً في السنوات القليلة القادمة خاصة بعد ما لس سيادته ترحيباً منها للتعاون مع مصر في مجال الطاقة النووية السلمية الذي ستدخلة مصر بشكل علمي منظم،

في روسيا: تم بحث تطورات الأوضاع السياسية على الساحتين الإقليمية والدواية، وتركزت المِاحثات على العلاقات الثنائية المصرية الروسية، وسبل بفعها في مختلف المجالات خاصة الإقتصانية والتجارية والصناعية، وأعرب الرئيس مبارك عن ثقته في تطوير التعاون بين مصر وروسيا في مجال الإستخدامات السلعية للطاقة النووية وتكثولوچيا الفضاء والمعلومات والإتصالات علاوة على التعاون العسكرى القائم بين البلدين منذ أمد طويل بجانب التشاور السياسي، وقد أكد الرئيس الروسي بوتين على أن مصر تعتبر أحد شركاء روسيا البارزين ولذا سيستمر التشاور السياسي بين البلدين، وقد التقى الرئيس مبارك مع رؤساء الشركات الروسية الكبرى حيث تم الحديث عن إنشاء منطقة صناعية خاصة للصناعات الروسية في مصر تبلغ مساحتها حوالي مليون متر مريع،

في الصين: إستقبل الشعب الرئيس مبارك بالحفاوة التي أكدت العلاقة التاريخية بين الشعبين بإعتبار مصر أول دولة عربية أفريقية تعترف بجمهورية الصين الشعبية وتقيم معها علاقات دبلوماسية منذ مايو 1956، وقد جاحت زيارة الرئيس مبارك الصين تلبيتُه لدعوة رسمية من الرئيس الصيني هوجين تاو حيث إنتقى خلالها بكبار المسئولين الصينيين وتبادل معهم الآراء حول أهم القضايا الدولية والإقليمية ذات الإهتمام المشترك، وقد تم خلال هذه الزيارة التوقيع على عدة إتفاقيات للتعاون في شتى المجالات تزيد قيمتها على ملياري دولار أمريكي، كما تم الإعلان في بيان مشترك عن إتفاق مصر والصين على التعاون في الإستخدام السلمي للطاقة النووية، وإلتقي الرئيس مبارك مع قيادات أكبر 6 شركات صبينية تعمل في مجالات النفط والغاز والطاقة والإتصالات والإلكترونيات وتكنولوجيا المعلومات ولها نشاط إستثماري في

في كازاخستان: تعتبر زيارة الرئيس مبارك أول زيارة يقوم بها إلى دولة إسلامية في أسيا الوسطى ولذا قإن الرئيس نزار باييف يعتبر مصدر شريك مهم في منطقة الشرق الأوسط والعالم العربي والإسلامي، ويقدر الدعم النشيط الذي تقوم به مصر بالنسبة لتنفيذ المبادرة الكازاخستانية الخاصة بعقد مؤتمر زعماء الأديان العالمية التقليدية. كما أنه يؤكد على ضرورة التعاون بين مصر وكازالحستان التي حققت نمو سنوى بلغ 9 % خلال الخمس سنوات الماضية.

لقد كان للزيارة التي قام بها الرئيس حسنى مبارك للدول الثلاث روسيا والصين وكازاخستان أهمية كبرى خاصة في ظل التطورات السياسية الحالية لمنطقة الشرق الأوسط، ولذا أصبح من الضروري على البرنامج الإقتصادي للصرى إنتهاز الفرص التي أسفرت عنها هذه الزيادة، وعلى جميع المؤسسات الإقتصادية والصناعية المصرية تطوير أساليبها لإغتنام هذه القرص المتاحة والمفيدة لكل القطاعات، وتفعيل ما تم التوصل إليه، والعمل بجد للإستفادة منها لتحقيز

مستقبل أفضل. عاصم السيد أدمو

دوريات اهما

القالات النسورة لا نعير بالضرورة عن راى الجلة والما تعبر عن اراء كنابها ويجوز اعادة النشر مع الاشارة الى الصدر من اجل الشركات الراغبة في تختبق انتشار اوسع وزيادة مبيعاتها بادروا بالانصال فعجز مساحة الاعلان





رة العالية .

عدات :



EVERGREEN

ITALIA MARITTIMA S.P.A

HATSU MARINE LIMITED

أحمد حلمى بدر بهاءحلمي دكتورمحمدبهاء

وجميع العاملين بالشركة يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى السيد اللواء بحرى أ.ح

جالال ياسين بثقة القيادات السياسية

على مد خدمة سيادته رئيسا لجلس إدارة

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدىشركات

الشكةالقابضة للنقل البحرى والبري وذلك لاحققه سيادته من إنجازات ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار في ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

























- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- · Warehousing & Distribution
- · Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- · Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage
- *How did we arrive at Solution for this difficult equation?
 - * How could we have the ability to break the routine?
- * How could the cost of time element becomes zero?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general



Cairo Office: 25 Faird St. Heliopois, Cairo, Egypt.

Tal: x:202-41494-4184234—Fax: 48283—Fax: 4824-4184428-4148877
AlexandriaOffice: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah: 2** filtor
Tal: x:203 - 4839851—Fax: x:203 - 4877792
Soldnia Port Office: Soldnia Port Siez; Egypt
Tal: x:2062-3710650-3710219—Fax: x:2038-487792
Port Said Office: 21E Glabarry Sireet, Port Said, Egypt
Tal: x:2068-3352940-3352941—Fax: x:2068-3352943
Cairo Aiprort Office: International Cairo Aiprort International Export Carter - Office N°204
Tal: Direct: x:202-2871488-2876171-287072-2PCT, 204

ببدأ الدكتور أحدد نظيف رئيس مجلس الوزراء أوبال ديسمبر الجارى جواة خليجية تشمل مزيد من الإستثمارات

و تستعد شركة مصر الطيران انقل 65 ألف حاج على متن 234 رحلة إضافية ومنتظمة وذلك إعتبارا من 4 ديسمبر الجاري وحتى 24 من نفس الشهر، ويصل الفوج الأول من حجاج القرعة إلى الأراضي المقدسة على طائرات الشركة يوم 8 ديسمبر الجاري.

، يعقد بالقاهرة المنتدى الإستثماري العربي المشترك الذي ينظمه إنحاد المسثمرات العربيات بالتعاون مع مجلس الوحدة الإقتصادية العربية ومنظمة العمل العربية، وذلك في الفترة من 3 إلى 5 ديسمبر الجارئ تحت رعاية سيدة مصر الأولى سوزان مبارك.

 بعقد ملتقى القاهرة للإستثمار خلال الفترة من 10 إلى 11 ديسمبر الجاري تحت رعاية رئيس الجمهورية هسني مبارك ويمشاركة رئيس مجلس الوزراء والوزراء، حيث سيتم تدشين العمل ببطاقة المستثمر العربى ألتي دعمتها جامعة الدول العربية ومجلس الوحدة الإقتصادية العربية، وتتيح هذه البطاقة لحاملها التمتع بميزات وتيمبرات في التعامل مع الجهات الحكومية،

يعقد معهد تكنولوجيا المعلومات بالهرم المؤتمر الدولى الرابم لتكنولوجيا المعلومات والإتصالات خلال الفترة من 10 - 12 ديسمبر الجاري، حيث سيتم التركيز على الملهمائية الصوبة الطبية.

ه تقام في العاشر من ديسمبر الجاري أول دورة تدريبية بمركز التدريب الجديد التابع لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية في القاهرة تحت إشراف الدكتور أحمد جويلي الأمين العام للمجلس حيث سيتم بحث موضوع حقوق الملكية الفكرية واثارها على الإستثمار والتجارة في العالم العربي.

و تستمر المرحلة العالية والأخيرة لتعداد السكان في جمهورية مصر العربية حتى 11 يستمير الجاري، وقد أعد الجهاز المركزي للتعينة والإحصاء 24 مليون إستمارة إحصاء لهذه المهمة إشترك في تصميمها كل جهات الإختصاص في مصر،

و يقام بالتنسيق بين محافظة جنوب سيناء والمجلس القومي للشباب ووزارة السياحة وحركة سوران مبارك . ماراثون المشي الدولي بمدينة شرم الشيخ في 12 ديسمير الجاري، ويشارك في الماراثون 35 دولة والقناصل الفخرية للدول الأوروبية، وتتقدم سيدة مصر

الأولى سوران مبارك هذا اللاراثون. * يقام بينالي القاهرة الدولي العاشر للفنون التشكيلية يوم 12 ديسمبر الجاري، ويشترك فيه 58 دولة عربية وأجنبية، ويرأس لجنة التمكم الدولية للبينالي الإيطالي ماركو فالورا مدير المتحف القومي للفن الحديث بروما، وعضوية 4 رؤساء متاحف الفن العديث.

و حددت لبينا نهاية شهر ديسمبر الجياري أخر موعد لتقديم جميم وزرائها الماليين والسابقين وكبار مسئولي الجمهورية إقرارات عن ممتلكاتهم ودخواهم تشمل الدخل السنوى والأصول التي تخصعم وأية نشاطات إقتصادية.

بيان بحركة الركاب (قادمون - مفادرون)بموانئ مصر خلال شهر سبتمبر 2006

الإخماق	Bunggino	غرم الشيخ	سفاجا	ight make	3000	Háces	الإسكاشرية	لبيان
111126	0	1223	25116	5757	59300	19730	0	وصول
223565	4600	753	55459	5764	128282	28707	D	مقادرة
334691	4600	1976	80575	11521	187582	48437	0	الإجمالي

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال سبتمبر 2006

البيان	18 majority	الدغيلة	helian	بورسميد(غرب)	شرق پورسعيد	الغريش	(Imeg/ho)	الأسية	State of Sta	126,153	سهاب	شرم الشيخ	Erich)	الإجمال
سقن يضلكع عامة	0	-0	115	49	11	30	19	33	11	27	10	0	0	305
طن مسر جاف	0	0	26	ì.	2	1	1	3	3	0	3	0	0	40
مان مدر سائل	0	0	14	3	Ü	0	1	26	0	0	3	0	0	47
هاو بات	- 10	0	85	88	90	0	3	1	21	0	3	0	0	291
طان رکاب وسیاحا	0	0	0	21	0	0	1	0	0	68	76	15	159	340
لخرى	0	0	0	303	0	0	0	1	0	2	0	0	0	306
STORY OF STREET	0	0	740	465	103	31	25	64	/35	97	95	15	159	1329

.. الكريت ودولة الإمارات العربية المتحدة والبحرين حيث يلتقى بكبار المسئواين والمستثمرين في هذه الدول بغرض دفع العلاقات الإقتصادية وزيادة حجم التبادل التجاري وجذب

خلال شمر سبتمبر 2006 بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية

حركة الموانى المصرية

خال سيتمبر 2006 السندرية 914.89 176.92 47.30 690.77 75.02 425.83 143.32 427.34 277.34 82.94 8.70 62.71 sang 653.98 640.33 13.65 -رز بر-ب 31 22.82 10.36 قبرون 283.06 2.83 280.23 1042 15.2 160.8 4mb 114.18 114.18 27.50 31.56 0.302 14.83 14.83 0.49 0.47 mi 159.42 48.23 111.19 24.4

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال سبتمبر 2006

6.58 | 115.28 | 584.16 | 322,76

هذه البيانات غير نهاثية وقابلة تلتعديل

Just .

1225 2603.41 1137.82 257.81 1207.78 178.55 9.45

ar ledi	Heart.	i signo	ব্যবিধ	The St	oligitation of the same]	連動の連携を	(Alexandra)	Let aj Sheda	-	اليساق
										-	الإمكنوية
						-				-	appre.
236	253.15	208.99	44.16	-							9 feet
467	393.32	271.83	46.61	34,88			12.49	17.07	1.88	3.44	Mary
103	635.95	595.98	39.97	-							نرز ورسود
31	124.08		÷	124.08				124.88			العريش
25,	66.08		0.21	65.87			2.05	2.97	53.21	7.64	Juggad
64	128.46	14	4.10	124.36		12.18	0.09	59.77	1.32	51	الأميية
95	66.39			66.99			0.28	52.1	12.17	2.44	ملاجا
4	70,90			70.90				70.90			المعراوين
2	17.04	-	-	17.04	-			17.04			لو اللصون
159	36.68			35.68	0.73		1.07	1.69	3.46	29.73	pagi.
35	163.29	0.36	74.36	88.67	-			78.01		10.03	السختة
1221	1955.94	1077.16	249.91	628.87	0.73	12.18	15.98	423.66	72.04	104.28	الإجمال

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال سيتمير 2006

Jiqyi .	1910	2694	1983		diff prog.	ميته	
1 307 30	- Just	jake .	4/0	Boyl	pha	+/2	
56396	50376	26090	24268	9218	4799	4119	Miles
77736	\$8633	20225	30406	19103	10500	6603	بورسميد(غرب)
145727	140279	66666	73673	5446	3336	2112	شق بيرسميد
6.5	0			1	1		Uspell
66b	0			469	432	237	الأسة
31848	5277	52	3195	26571	15573	10998	Limit
315577	354567	12/003	133564	61018	34641	76308	

وزارة النقل قطاع الثقل اليحرى يتك معلومات النقل البحرى المصري ٤ شارع البطالسة - الأسكند، بة

LAYETYE I WILL EATERY - EATERS مر بياتات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة البناء



تلك الاستثمارات وبرامج الدعم أثمرت عن تطورات ملحوظة في أكبر الوائي والخطوط الملاحية. فقد تزعمت العديد من الوائي الأسيوية والخطوط الملاحية هذه الصناعة وأصبحت رائدة في هذا الجال عالميا تقدم العون والتدريب للآخرين. وبالرغم من هذا التطور المؤثر، بانت الفنائج غير مثالية حيث د. اسماعیل مبارک مازالت بعض هذه الوائي تعاني من التكلس، الإنتاج الصُنيل وتدهور الأصول. أيضًا، فإن مشروعات التَّنمية على الرغم من مقارنتها بالتنمية في البنية الأساسية أظهرت نتائج متفاوتة للغاية. ومع هذا التنوع والاختلاف في الخبرة من النجاح المتميز إلى الإنجاز الضعيف يتوفر لنا العلومات والتجارب العملية أستاذ (غير متفرغ) كلية

الكافية لتحديد العوامل النسبية والتي قد تؤدى إلى النجاح أو الفشل.

الاحتكار وقلة النافسة ونستكمل في هذا العدد بقية الموضوع إن قطاع النقل البحري في العالم بوجه عام وفي أسياعلي الخصوص شهدتموا كبيرا في سعة السفن مما جعلها تعمل بكفاءة. ويعد السبب في هذا النمو هو الاستثمارات الضخمة في البنية الأساسية والتي تم تقويلها محلياً ومن وكالات عالية مختلفة. الهندسة جامعة القاهرة

إن العوامل التي تؤثر على النجاح أو الغشل في استراتيجية تطوير المينا، يمكن تقسيمها إلى عاملين أساسين: (أ) العوامل العامة والتى تغطى الخدمات المالية ونوافرهاء المعلومات والتى تحتوي على التبادل الالكتروني للبيانات (EDI)، ظهير البنية الأساسية ومدى كفايتها لتصبح الاحتياطي لخدمات الميثاء المطلوبة. (ب) الموضوعات والعوامل القانونية، والتي تتضمن نوع تنظيم الميناء ودرجة استقلاليت، نمطه التجاري، كفات وحريثه في إتخاذ القرارات الرد على متطلبات العملاء وقوة السوق. إن الرسالة الإساسية والتي بهدف إليها هذا التعليل قد أصبحت أكثر وضوعاً ألا وهي: أن جميع الموانى يجب أن تكون أكثر إستجابة لمنطلبات المستخدم لخدمات الجويدة بما فيها من انتقال الشحنات وتخفيض إجمالي تكاليف خدمات النقل. إن المواني التي تقشل في الاستجابة تعانى نسبياً من فالدان التجارة، وبالتالي فإن المنظور الإقتصادي الظهير يصبح أسوأ، وهناك رسالة أخرى وهي العلجة لنح المواني القدرة القائرنية للاستجابة بفاعلية لديناميكية تغيير نماذج الشحن، والقدرة على اتفاذ القرارات الاستراتيجية وما يتعلق بها من مخاطرات العمل لتأسيس العمل المناسب لها لتثبناه بكل ما فيه من نقاط

إن الطرق السائدة لإدارة المواني تعتبر من أخطر المشكلات، حيث أنه في معظم موانى الدول النامية تقوم المكومة بتعيين الرؤساء التنفيذيين مما يمنح الميناء مؤيد فعال في المكومة والذي غالباً ما يفتقر إلى الاقتراب من مفاهيم العمل. فأغلب هذه المواني نتم إدارتها مثل البيروقراطية المكومية مِمَا فيها من الالتزام بمتطلبات الوطيفة المعروفة والإجراءات المسارمة بالإضافة إلى مركزية اتخاذ القرارات، علاوة على ذلك، قان معظم الوائي في الدول النامية لديها أهداف مغتلطة مثل زيادة الربح وأن تصبح مصدر لجيل من التوظيف وفي نفس الوقت يجب أن ترضى أهواء السياسيين ممن لديهم النفوذ. وتكون النثيجة في أغلب الأحوال هي منظمة ضعيفة ومسارمة غير محددة الأمداف وبدون بيان أداش ، تفتقر إلى إدارة فعالة لعمليات الميناء وعدم الهصل بين إدارة الميناء، مكتب العمليات، ومستخدمي الميناء. إن معظم هذه المواني العامة شمتاج إلى تظام تسويقي لديها يمكنها من تحديد متطلبات السنخدمين كما تساعدهم في عمل تتظيم فعال لغيمات متكاملة، متعددة الوسائط، ولقدمات السفن.

استراتيجية تطوير البثاء

أخذت استراتيجية تطوير الميناء دورأ واضحأ ومختلفأ نظرأ لضخامة الاستثمارات المللوبة لتنمية المثاء ولكي تلمق بالاتجاهات العالمية في تصميم السفن وإعداد المأويات ومعدات نقل البضائع والتحكم فيها. فقد أصبح من الضروري أن يتم تشغيل المواني تشفيلاً تجارياً وأن تزيل القيود عن خدمات الميناد إن أهداف الإدارة وسعة الموانى لم يعد يحددها النقل الداخلي والاعتبارات المطية الأخرى فقط. ولكن أصبح تصميم الميناء يتأثر بالحاجة إلى خدمة البضائع للحواة والسفن ذات الفلاية الكبيرة إن اختلاط نقل النضائم المحواة المحلية والمسافة قد خلق مشاكل إدارة جديدة لنقل البضائم والتي تملى بضرورة وجود إستراتيجية للميناء تستجيب لتطورات التكنواوجية والقوى الخارجية،

في المقد الأشيس، كاولت العديد من البدول تطبيق حفتلف الاستراتيجهات لتنمية للوانس ومنها: التجارية (Commercialization) ، الليبرالية (Liberalization)

المتعلقة بعمليات المواني والإدارة وعلى ذلك مثل الصناعات الخاصة، 64 سطينة حاويات جاهزة بسعة TEU 4000 (وحدة مساوية فإن مثل هذه الأعمال شعمل الإدارة هي المسئولة عن الاداء بينما لعشرون قدم) وأكثر (متضمنة 11 سفينة باكثر من 5000 TEU تعطى الإستراتيجية الليبرالية الحق لإدارة الموادى في أن تعمل (وحدة مساوية لعشرون قدم) بإجمالي سمة تبلغ حوالي 300.000 وتستخدم القطاع الشاص وتعمل على نفس أسسه بما لهي ذلك TEU (وهدة مساوية لعشرون قدم) وهذا يشير إلى أن سفن تمظيم المُنافسة. تعديث إدارة المواني بشمل أعمال تحسين أداء العاويات لازالت نندو. وإلى الأن مازالت هذه التعالفات وغيرها المنظمة بدون الخضوع إلى أية تفيرات فانونية كبيرة مثل التجارية. مستمرة حيث أنها تهدف إلى تخفيض تكاليف النقل البحرى وزيادة الليبرائية، والخمخصة الخصخصة وهي الإستراتيجية الأكثر إثارة للجدل في الوقت العالى

وهي عبارة عن نقل الأصول الملوكة للدولة إلى ملكية خاصة تتعهد بمباشرتها وتكون مسئولة عنها مسئولية قانونية كاملة كما تأخذ علم عاتقها مسئولية (التحكم، الإدارة، والتمويل) وتكون الخصخصة أيضاً عندما تسمح الدولة للقطاع الخاص بنقل البضائع وتوفير الخدمات والتي كانت تحتكرها الدولة حتى ذلك الحين والأصول الملوكة للدولة قد تكون تنقل أو لا تنقل وبالرغم من ذلك فإن الدولة في السوق الإقتصادي ريما تكون مجبرة على نقل الأصول إلى القطاع الخاص وأن تترك النشاط بالكامل تحت ضعوط الوارد والمنافسة في السوق. جميع الإستراتيجيات السابقة ثم تجربتها في العديد من الدول ولم

تمرز إلا نجاماً مُشِلاً. أما إندماج المُصحَمة مع الليبرالية فقد كان يحقق نجاحاً في معظم الأحوال. سناعة النقل البحرى

تطورت صناعة السفن بمعدل سريع في الماضي حيث زاد حجم شركات نقل البضائع الصب والسائلة في الميزان الإقتصادي ومن ناحية أخرى فإن عصمص التأمين المرتفعة وكذا الخسائر الهائلة الناجمة عن الموادث كانت تمثل عقبة أمام هجم أسطول سفن الصب. لتصبح صناعة النقل البحرى هي الصناعة الأسرع تموا بداية من خطوط النقل Liner وسفن الروافد من وإلى المواني المدورية والموانى التتابعية أصبحت المنافسة شديدة بين خطوط الشجن ولكنها في الوقت نضبه لمصلحة المستخدم. أملين عدم ظهور أى تتظيم إحتكاري ولكثها بالتأكيد تسير في هذا الإنجاء

تركزت أنشطة صناعة شمن الحاويات في السنين الأخيرة على تأسيس تحالفات مختلفة وإتفاقيات الإتحادات. وقلما نجد فترة مثل الماضية تتضمن الأسماء الكبيرة في تجارة الماويات. تحالف MEGA لتجارة الشرق الأقصى - أوروبا إحتل الصدارة مع غطوط Nedlloyd. (MOL.) Milsui - OSK ومنظمة الخطوط الدولية الماليزية (MISC) والضاوط الرئاسية الأمريكية (APL) كشركاء من مارس 1995 ويحلول عام 1996 إنضم إلى تلك الجدوعة الخط الملاحى لهونج كونج وخط عير اليحار الشرةية الشمن (OOCL) ، وقد اتخذ مؤشراً قراراً من قبل خط ال K. Line والـ Yangmingبإقامة شراكة لتجارة الشرق الأقصى أوروبا وتجارة عبر الأطلسي ، وقد بدأ أيضاً الخط الملاحي الياباني (NYK ني تنفيذ إتفاقيته الجديدة مم Happag - Llyod في شهر مارس على طرق الشرق الأقصى - أوروبا وتبنى بذاك شراكة نلجحة في نجارة عبر الأطلسي والشرق الأقصى - الساحل الشرقي لأمريكاً. ويحلول يناير 1996. إنضا الخمة السنغافوري (Neputne Orient Line (NOL إلى هذه الأسماء الكبرى . وتتكاثر الأحاديث حول إمكانية انضمام شركة

تعديث وخصفصة إدارة المواني (Privatization). إعطت الإنصاد العربي للشجز (UASC) أو شيراكة الـ P & O وال الإستراتيجية التجارية للإدارة التحكم الشامل في جميع القرارات Maersk إلى هذا الإتحاد، وبداية من 12 أبريل 1995، هناك القدة على المنافسة

الخطوات البطيئة لتطوير الميناء

المواني بوجه عام، فيما عدا القليل من المواني الكبيرة ظلت تصارع من أجل اللحاق بالتطور في صناعة النقل البحرى ولكنها تراجعت الوراء سواء في تدبير البنية الأساسية اللازمة أو في تحسين كفاءة إدارة الميناء وتشغيله. إن الخطوات البطيئة للتطور يجب أن نبادر بتوجيه الاهتمام إليها ويكون ذلك عن طريق تبنى الاستراتيجيات المناسبة والعملية والتي يمكن تنفيذها في ظل قبود كل دولة. إن المواشي التي ان تستطيع أن تواكب التطور السريع أن يعتد بها بالإضافة إلى الفسارة آاتي تعود بها على اقتصاد بلادها.

استراتيجيات مستقبل تطوير البناء

مم ظهور التمالقات الجديدة في تجارة الشحن، والتي سوف تؤدى في أغر الأمر إلى عقد انفاقيات مع مواني معينة محورية والتي تم تطويرها لغدمة الشحن وصناعة النقل البحرى ، سوف بتم اختبار المواني المورية من قبل الخطوط الملاحية لكي تضاعف أرباحها وتظل الموأني التتابعية ثابتة. التحالفات المستقبلية لاتحادات الشحن سوف تتجه إلى تأسيس الخطوط العريضة لاتفاقاتهم مع الموانى المعورية والتتابعية. أيضاً فإن سفن الرواقد سوف تزيد، يما يقلل المفاطر وبالثالي التكلفة، وسوف يكون من الصعب على سفن الروافد العادية أن تتنافس مع هذا الاشجاه، وبسوف يمتد أيضا نشاط المواني المعورية والتثابعية لتشمل سفن بضائع الصب الجاف. وتقوم سنفافورة بذلك حاليا وسوف تعتد إلى موانى أخرى أما عن توحيد البضائع وخاصة الصاويات، فسوف تسود أي استراتيجية لديها كفاءة ويكون هدفها الأول هو انخفاض التكلفة.

تأثير اتفاقية الجات (GATT) يقدوم إتفاقية الجات (الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات الجعركية) في المستوات القليلة القائمة فانه من المحتمل أن يكون هناك اختلافاً كبيرا في زيادة كمية البضائع التي تحملها السفن والتي يتم تداولها في المواني ، سوف تنتقل مراكز التوزيع من أماكن الصناعة إلى مواقع أخرى اسهولة التوزيع والذى يتطلب السرعة وجودة الشحن وأيضا المناولة في الميناء ، وينطبق ذلك على قطع الغيار والمخازن والتي يمكن أن تكون إقليمية لنفس الأغراض إلى جانب تقليل قائمة المُمْرُونَ في مواقع التشغيل والتي تسهم في تقليل التكلفة.

التافسة والاتحادات العالية الجديدة

إن مستقبل قطاع النقل البحري من المتوقع أن يزيد المنافسة وأن بقوم بتشجيم الاتحادات العالمية على إمكانية تقليل مخاطر الأسواق التنافسة. وبالرغم من ذلك، فإنه يجب على الجميع توخي الحذر لعدم بخول أي احتكارات لهذا القطاع، تناشد الانفاقيات الدولية دراسة هذا الموضوع ولكن القوادين السائدة في الوقت المالي قد تكون غير كافية وتحتاج إلى مقاييس أخرى إضافية.





باريس تستضيف إجتماع وندوة عن مصر

صرح حسن بهنام، مدير المكتب الإقليمي لوكالة بوييغرانس بأن أول اجتماع للمجلس الرئاسي المصري - الفرنسي الكون من 20 رجل أعمال مصرى و20 فرنسي عقد يوم 9 نوفمبر الماضي في باريس بمشاركة المهندس رشيد محمد رشيد، وزير التجارة والصناعة وكريستين لاجارد، وزيرة التجارة الخارجية الفرنسية وأوران بادو المستشار الاقتصادي الفرنسي في القاهرة.

وأضاف بهنام أن هذا المجلس تكوَّن خلال زيارة الرئيس چاك شبراك إلى القاهرة في تاريخ 20 أبريل الماضي بهدف تدعيم العلاقات الاقتصادية ببن مصر وفرنسا وفتح المنوق الفرنسي أمام الصادرات المصرية وجذب مزيد من الإستثمارات الفرنسية إلى مصر، كما أعلن حسن بهنام أن يوم الجمعة 10 توقعير عقدت ندوة حول الاقتصاد المصرى في غرفة التجارة والمسناعة

الفرنسية في باريس برئاسة الوزير رشيد محمد رشيد وعدد كبير من رجال الأعمال المصريين والفرنسيين في ممالات مختلفة من التجارة والصناعة بهدف تنشيط العلاقات التجارية بين البلدين وشرح قرص الاستثمار في مصر كما تم بحث عن نتافج

الاصلاحات والتسهيلات المتوفرة للمستثمرين الأجانب في مصر ء أعلن فيليب كوست سفير فرنسا بالقاهرة في الإحتفال السنوى للإعلاميين الذي أقيم بمقر السفارة بالجيزة بأنه سيتم في 6 ديسمبر



ريط مدينة الزرقاء بدمشق تعتزم الأرين إنشاء خط سكة حديد لتشغيل قطار سريم بين مدينتي

زرقاء الأردنية ودمشق بطول 88 كيلو متر، وتصل تكلفة هذا المشروع إا 20 مليون دولار،

خطورة فقاهرة الاحتباس الحرارى قام مكتب رئاسة الوزراء البريطاني ووزارة المالية اشتراكاً مع نيكولاس ستيرن الرئيس الأسبق للبتك الدولي بإعداد تقرير أظهر فشل الحكومات في إتخاذ موقف حاسم للحد من ظاهرة الإحتباس الحرارى خلال العقد القادم مما قد يكلف العالم خسائر تصل إلى 7 مليارات دولار، بجانب تحويل 200 مليون شخص حول العالم إلى لاجذين بسبب الجفاف والفيضانات، كما أن إرتفاع درجة حرارة الكوكب ستؤدى إلى ارتفاع منسوب البحار لدة قرن كامل مما سيكلف العالم حوالي 184 عليار دولار لمكافحة تأثير غاهرة الإحتباس الحراري، ولذا فإن الأمر يستدعى إتخاذ موقف دولي موجد لممارية هذه الظاهرة التي يؤكد العلماء أنها السبب الرئيسي وراء إرتفاع

البنية الأساسية العراقية

إجتمع مستولى الدول المانحة والأمم المتحدة بالكويت حيث تم بحث جهود إعادة بناء البنية الأساسية العراقية، وقد مسرح على الدباغ المتحدث باسم الحكومة العراقية بأن العراق يحتاج إلى حوالي 100 مليار دولار خلال السنوات الأربع أو الخمس المقبلة

السياحة في بريطانيا

قام المجلس العالمي للسياحي والسطر بعمل دراسة أكلت أن بريطانيا تعتبر سادس أكبر دولة سياحية في العالم حيث تمثل السياحة 9.4% من الناتج الملى الإجمالي البريطاني ، كما أنها تساهم في تشغيل 2.6 عليون شخص، ويتوقع الدراسة نمو صناعة السياحة في بريطانيا خلال العام الجاري بنسبة 4.9%، وقد أشار جان كلود باماجارتن رئيس المجلس العالمي للسياحة والسقر إلى أن تتظيم مدينة لندن لدورة الألعاب الأولميية عام 2012 سيعطى دفعة كبيرة للسياحة في بريطانيا.

تقرير بدء الإحتفال بعام "مصر ألمانيا للطم" أول يناير القادم، ويشهد هذا الإحتفال العديد من أوجة التبادل الثقافي والعلمي من الجانبين، وقد صرح برند أريل سفير ألمانيا بالقاهرة أن هذا الإحتفال سيتزامن مع رئاسة ألمانيا للدوره المقبلة الإشماد الأوروبي، كما أنه سيشهد إمكان تحقيق تعاون في المجال التكفولوهي التي تحتاجه مصر لتطوير منتجاتها لمواجهة المنافسة، وأكد السفير على أهمية تركيز مصر على المجال السياحي لأنها تتمتع بأجواء وشواطئ وأثار لا مثيل لها.

الربط الكهربائي بين مصروا لسعودية

بدأت مصر والسعوبية دراسة مشروع الربط الكهرباش بين البلدين وقد صرح الدكتور هسن يينس وزير الكهرياء والطاقة المصرى بأن هذه الدراسة تشمل البدائل المتاحة بطرق الربط الكهرباشي والجدوى الفنية والإقتصادية منها، واختيار أنسب مصار لخطوط الربط، وإعداد التهصيات المَاصة بطرق التنفيذ، كما أن التكامل بين الشبكات الكهريائية بين مصر والسعومية يؤدى إلى خلق سوق عربية مشتركة للكهرياء هيث ترتبط مصر بسوريا والأردن ولبييا وتونس والجزائر والمغرب

تعاون مصرى - فرنسي في تنظيم العارض

كما صرح سيادته أنه تم توقيع على بروتوكول تعاون بين السيد / أحمد الوكيل، رئيس الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية ومكتب تعثيل العارض الفرنسية في مصر الشهر الماضي في مقر القنصلية الغرنسية بالإسكندرية.

ويذاءًا على هذا البروتوكول، سيكون هناك تعاون بين غرفة الشمارة المعرية بالإسكندرية، ومكتب تمثيل المعارض الفرنسية لتنظيم معارض في عد؟ بول العالم يهنف عرفر



في الأسواق العالمية.

في الإدارة المتكاملة للمياه الحضرية، وقد حضرت ورشة العمل الخاصة بذاك الدكتورة نادبة مكرم عبيد المدير التنفيذي للمركز وكارل براون المدير الإقليمي له، وقد صرح عادل لبيب محافظ الإسكندرية بأن البرنامج بموله الإتحاد الأوروبي، وسينفذ من خلال وضع خطة حضرية المياه. الهند ثالث دولة إققصاديا

إختيرت الإسكندرية ضمن 9 مدن على مستوى العالم لتنفيذ برنامج مركز

البنية والتنمية للإقليم العربي وأورويا (سيداري)، وذلك لإحداث تغيير جذري

توقع البنك الدولي – بعد التقدم الهائل الذي حققته الهند خلال السنوات الخيرة، واحتفاظها بمعدالات نمو عالية - أن تصبح بحلول عام 2025 ثالث أكبر اقتصاد في العالم بعد الصين والولايات المتحدة، وقد قدم البنك طيار دولار لتمويل 6 مشاريع تنعوية مسخمة في الولاية الواقعة جنوب شرق البلاد تتضمن برامج الحد من الفقر، وإنشاء طرق سريعة وريفية مشاريع لقرى والطاقة والتعليم الفني والهندسي .

تشعيل أوجه التعاون المائي

برنامج مركز البنية والتثمية

تقوم وزارة الرى والموارد المائية المصرية بتفعيل أوجه التعاون مع كل من الإشماد الأوروبي وهيئة كير الدولية لتنفيذ مشروع الشاركة في إدارة الموارد المائية «أمباروز»، وذلك في ضوء إستراتيجية متكاملة تهدف إلى تحقيق المشاركة الوطنية بين كل الجهات والهيئات الحكومية وغير الحكومية ومنظمات المجتمع المدنى المدنية بقطاع المياه على المستوى القومي ، وتقديم الدعم اللازم لها لتمكينها من القيام بدورها الرائد ، والنهوض بمختلف القضايا والتحديات التي تواجه الإدارة المتكاملة للموارد المائية، والمساهمة في تفعيل الية الشاركة الإيجابية بن جميع مستخدمي المياه وتطبيق مبادئ اللامركزية في إتفاذ القرار والاستفادة الكاملة من كل للوارد المائية.

الفائض التجارى الصيئي

أعلن باورجبنجيوان رئيس الكتب الوطنى المسيني الإحصائيات أن الصين ستحقق فانضا تجارياً بملول نهاية العام الماري 2006 يصل إلى 150 مليار دولار مما سيزيد إحتياطي النقد الأجنبي إلى حوالي تريليون دولار.

اليكتريا تغزوالحمول

أكد الدكتور تشاراز جبريا استاذ المكروبيولوجي بجامعة أيزونا على أن التليفون المحمول غارق في البكتريا، ويتضاحف عد هذه البكتريا من مكان لأغر، علاوة على وجود حشرتين تسببان العدوى الجلدية، وحنر تشاراز من تبادل الهواتف المعمولة، ونصح بتنظيف المحمول بإستمرار بمناشف معقمة لقتل ثاك البكتريا.

لاتعاد الفرف التجارية

تم التوقيع بين مصر والاتحاد الأفريقي للغرف التجارية والصناعية على الإتفاقية الخاصة بإنشاء مقرأ لاتحاد الغرف التجارية الأفريقية بالقاهرة، وذلك بمضور المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة وسفراء جميع الدول الأفريقية بالقاهرة، وقد أكد الوزير على أهمية التعاون بين الدول الأفريقية لخدمة التنمية في هذه الدول، ومساندة مصر لثل هذه التجمعات الاقتصادية لدعم مجالات التعاون الاقتصادي ،







اجتماع جأس وزراء النقل المريحه 2 1 ك الماميار 2006

تغطية/ممدوح سلطان

مسئول الأمانة الفنية لجلس وزراء النقل العرب

ومناقشة قرارات القمة العربية بشأن قطاع النقل البرى والبعرى والجوى والنقل العربي همناقشة منكرة الانتجاد العربى للناقلين البحريين لماجهة العلجان الإسرائيلي على قطاع النقل اللبناني • خسائر قطاع النقل اللبناني تقدر بنحو 404 مليون دولار . واتصالات عاجلة مع الحكومة اللبنانية العرفة الاحتباجات العاجلة في مختلف القطاعات.

تقاربه وتوصيات اليورة (37)



الأمانة العامة بالقاهرة.

وزراء النقل العرب وعضوية كل من:

الجزائرية الديمقراطية الشعبية،

بالمملكة العربية السعودية.

المواصلات بدولة الكويت.

الموانى البحرية العربية،

- الهيئة العربية للطيران المدنى

الكويت والتي تشارك الأول مرة.

سنادة مدير إدارة التجارة والتتمية.

ه سعادة اللواء بحرى / عصام الدين بدوى أمين عام إتحاد

و سعادة المندس/ إبراهيم بنعمر - مستشار الدير العام

إضافة إلى وفد الأمانة للجامعة برئاسة سعادة الأستاذ/ كمال

وفي بداية الإجتماع ألقي معالي المهندس محمد لطفي منصور

وزير النقل بجمهورية مصر العربية رئيس المكتب التنفيذي

كلمة رحب فيها بأصحاب المعالى الوزراء أعضاء المكتب

التنفيذي والوفود المرافقة كما رحب معاليه في كلمته بمعالى الدكتورة معصومة صالح المبارك - وزيرة المواصلات بدولة

كما وجه المكتب شكره إلى معالى الوزراء أعضاء المكتب

السابق على جهوده المخلصة التي بذلها في القطاع (1885)

العربية السورية.

ويمشاركة كل من:

للمكتب التنفيذي محلس وزياء النقل العرب مقد الأمانة العامة 31/11/2006 بدعوة من الأمانة العامة لجامعة الاقتصادي بالأمانة العامة في الفترة الماضية.

الــدول العربية، عقد المكتب ثدارس الوزراء البنود المدرجة على جدول أعمال الدورة (37) التنفيذي لمجلس وزراء النقل المكتب التنفيذي واتخذوا بشأنها القرارات والتوصيات العرب دورته (37) يوم الثلاثاء البند الأول للمكتب التنفيذي إعتماد مشروع جدول أعمال الموافق 31 / 10 /2006 بعقر الدورة (18) لمجلس وزراء النقل العرب. إن المكتب التنفيذي لجلس وزراء الثقل العرب في دور إنطاده (37) بعد اطلاعه

افتتح الاجتماع معالى المهندس/ محمد لطفي منصور، وزير علي مشروع جدول أعمال الدورة (19) للمجلس. النقل بجمهورية مصر العربية، رئيس المكتب التنفيذي لجلس

* معالى الأستاذ/ محمد مفاورى وزير النقل بالجمهورية

الموافقة على مشروع جدول أعمال الدورة (19) لمجلس وزراء النقل العرب ورفعه إلى المجلس على النحو التالي يومي الأول والثائى من نوفعبر واضعاً نصب عينيه مشروعا لجدول أعمال « معالى الدكتور/ جباره بن عبد الرحمن مصرى وزير النقل مكثف إشتمل على عشرة بنود كان (همها:

« معالى الدكتور / يعرب سليمان بدر وزير النقل بالجمهورية قرارات القمة العربية (18) الخرطوم مارس 2006 بشأن

 معالى الدكتورة / معصومة صالح المبارك - وزيرة 1- تعزيز قطاع النقل العربي 2- دراسة تقييم وتطوير مجلس وزراء النقل العرب.

البِنْدَ الْتَالَى: مواجهة آثار العدوان الاسرائيلي على قطاح النقل الْبِلْدُ الْقَالَى: إستكمال الويط العربي (موضوع للعرض على

القمة القادمة (19). البند الرابة: موضوعات النقل العربي

 أ- قرار مجلس الجامعة بشأن الإتفاقية العربية التنظيم نقل الركاب على الطرق بين البلدان العربية وغيرها.

2- مراجعة المعايير التصميمية الهندسية لمحاور الطرق الرئيسية بين الدول العربية وتوحيد الأوزان والممولات المعورية المركبات على الطريق بين الدول العربية.

3- التشريعات العربية المنظمة لنقل المواد الضطرة يراً. 4- قاعدة بيانات السلامة الطرفية.

5- مقترح الجمهورية الفرنسية بإنضمام الدول العربية إلى الإنفاقية الدولية لتسهيل وتوحيد إجراءات النقل الدولي، البند الخامس النقل البحرى

قرر المكتب التنفيذي إرسال برقية شكر إلى الأستاذ عبد تقرير الأمانة الفنية للنقل البحرى

الرحمن السحيباني الأمين العام المساعد للشئون الاقتصادية - الموضوعات المعروضة على المنظمة البحرية الدولية



الأستاذ/عمروموسى



مهندس/محمد تطفي منصور

2- إنشاء موقع لتلاقى الشاحنين والناقلين العرب لإستغلال الفراغات المتاحة على السفن العربية

3- إعتماد دراسات في مجال النقل البحري أ-- العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث المواني البحرية العربية ب- غريطة لمنظومة النقل متعدد الوسائط في المنطقة العربية 4- تشويم مبادرات القطاع الضاص لإنشاء هيئات عربية لتصنيف السفن.

5- ملاحظات الدول حول مذكرة التقاهم التعاون في مجال النقل البحرى بين الدول العربية.

6- مواجهة أعمال القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية

النقسل الجسوى this that eus:

تقرير الهيئة العربية للطيران المدني

 أ- إنفاقية تمرير النقل الجوى بين الدول العربية وإتفاق بشأن ألية التفاوش الجماعي العربي في مجال النقل الجوي،

2- برنامج فتع الأجواء بين الدول العربية. 3- برامج التطوير والدعم المفنى البلازم لأمن الطيران بالدول

البنا العالبة: النقل متعدد الوسائط

الْبِنَا النَّاهِينَ : مِتَامِعَةُ القَرَارَاتِ الأَخْرِي لِلدورةِ (18) لمَجلس وزراء

1- تقوية الربط بين وسائط النقل التحقيق أنسياب حركة النقل بين الأقطار العربية

3 - توسيع العمل بالإتفاقيات المنجزة في إطار الأسكوا

2- تجربة دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات بين كل من الأردن وسوريا ولبنان. 4- آلية متابعة اللجان الوطنية لتسهيل إجراءات النقل الدولي

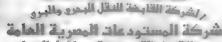
واللوجستيات بين الدول العربية.

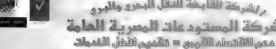
5- الحساب الخاص لمجلس وزراء النقل العرب. 6- اعلان برازيليا لقمة الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية.

البند التأهدك: إنتخاب أعضاء المكتب التنفيذي للمجلس الْلِنَدُ الْعَالَهُم: موعد ومكان الدور (20) لمجلس وزراء النقل العرب والدورة (39) للمكتب التنفيذي للمجلس.



وزارة الاستنتجار م اشركة القابضة للنقل البحري والبري





الشركة الرائمة في موال التغزين الجوركي منذ أكثر من غوسون علما ميناء الاسكندرية ميناء الدخيلة ميناء بمياط ميناء السويس ميناء مفلجا مرسى نوييع



تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة أن تقدم خدماتها المتميزة والتي كليحها إمكالياتها القريدة من حيث المساحة التغزينية المجهزة لإستقبال كافئة أسواع البضائع والحاويبات والمسيارات والمعدات الثانيلة عيث تتفرد الشركة بكوادرها المكفصصة والمدرية في هذا المجال تقوم الشركة بتغزين الماويات المملوءة بالساهات المههزة أو تفريغ المشمول بالمقالن مع إعادة القوارغ قور التفزين بأسعار لا تتنافس كما تقوم يتقزين المغريات الفارغة وإعلاتها قور طلبها .



تمتلك الشركة لمسطول نقل وأوتبائل رافعة وشوكة للتعميل والتعتيق وتطل البضائع من مواقعها إلو فموانسي فمفسئلفة والمكسس لمطلسم لنصاء الجمهوريسة والخسركة علسي أستعاد لستطعه القدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل ,



تقدم فقركة خدماتها أن مجال التغليص الجمراني لدى الشركة جهاز للتخليص الهمركي يتميز بالدقة و المدرعة في الأداء وياقل تكلفة ،



تقوم الشركة باعسال التبريد والتجميد للرمسائل التي تقطلب ثلثه بميتاء بمياط باستخدا العامية العديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .



فكيام بكافة أعمال الشمن والثاريخ للبضائع الصادرة والواردة.

تبلغ مساحة الإسداع العسام ١٨ فسدان مقسمة السي مفترن مظلمة التغزيس البضاع . ومساعات مكف وقة أتكان لل الماويسات والسير الات والبضائية . ويقسح الإسداع ضرب منسنة الإساكندرية على الطريق المسحراوي الكياد والا (يبعد الله عن الطريق المسحراوي ، ٢ كم من شرعة النويزية ، ١٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمثال بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعدة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، تَسرِ عَهُ الْسَوْبِيْرِيةُ ، المديسنة المسسَاعِيةُ بسيرِج المعرب) ، وقدم الإسداع جمسِمُ القدمسات التغزينسية كالخدمــــات التكاملــــية للعاويــــات والبضــــامع الــــوادة والصـــالوة والتراتزيـــت ،



وعَلَكُ تَعَرُونَ لَمَسِرُكَ ، وَلَكُنِهِ عَلَيْمَاتُ التَّعَيْقُ وَالْفَرَزُ وَالْوَزُنُ . ويستارُ الإساع بالأسي : لَصِنَةُ جَمِرَكَيةُ مَنْكُمَلَةً ، لِمُكَلِّمَةً تَصِرْلَةَ الرسِيلَةُ لِاكْثُرُ مَن مَسرةً ، موازيان بسكول أرضى حدولة ٨٠ طن ، اطلح فنية مدرينة على كافية عبليات التغزيان ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود: -

لسبكة اطلباء الليه تقطى جمليع لرجباء الإيداع بمصدر تبعلني للمنياه منزن شرعه الشويارية ، القطة شرطة مستقلة ووحده اسعاف ، تقطى الإضاءة جموع أرجاء الإيداع .



الله من المحددات

يرجب بالسادة العملاء لريارة الابداع العام باليوبارية ك ٣٧ طريق الاسكندرية / العاهرة الصحراوي

للاتصال بالشركة : دلقل باب ١٤ جمرك الإسكندرية، برقيا : جنهوس / إسكندرية

WEBSIIL: Legywarehouse.com: und labe - E.MAIL: gwegwainotwell
.*/[(4.65%)=44594); minit - //(4475-44475-14557) ليزيد من المطرعات عن الإسائدار في مصر طالع طن يراية الاستأمار: vesiment.gov.eg





يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائم رائدة شركات تداول الداويات والبضائع بالدم بورية ان تان عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد القابع الشركة بمنطقة البشري اعتبارا من ١٥ مدر تعبير ٢٠٠٠،

الوصف العام:

- ♦ تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- ♦ يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهريانية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- ◆ موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كويري القبارى – باب (٢٧) الممؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقى الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







 ♦ المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بلحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

→ نشاط المخزن:

- ♦ تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.

 - ♦ التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التاخير.
 - تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
 - ♦ بالمغزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد إدني.
 - إمكانية التآجير السنوي لمساحات تخزينية.
 - تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحبم وتشريفكم لمقر المستودع للتعرض على إمكاناته وخدماته.

المغوان: مستوعم البشري المعركي شارع البشري—القباري—الإسكنجرية تنابغون 9/4401110. أمنيم من المعلومات بحرواء التصال بالشركة على الأرقاء الآتمان

اللهن: ۹۹۹۱۱ A.C. H.UN نالهن Wabalta: slavount com

Website: alexcont.com E-mail:alexcont@alexcont.com







شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع احدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ويتمنون نسيادته كل تقدم وإزدهار فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة الرئيس

محمد حسني مبارك







أقام السيد اللواء بعرى أرح أحمد منصور العربي رئيس مجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع حفل تكريم للسيد اللواء بحرى مهندس / فتحى سرور الرئيس السابق للشركة وفي الكلمة التي ألقاها سيادته أشاد بالإنجازات والنجاحات التي قاميها رئيس الشركة السابق كما أكد السيد اللواء فتحي سرور بعراقة هذه الشركة وكفاءة العاملين فيها وذلك في الكلمة التي ألقاها سيادته وقدمت لسيادته الهدايا التذكارية القيمة وقد شرف الحفل السيد اللواء عزت شعبان نائباً عن السيد محافظ الإسكندرية والسيد اللواء بحرى أجمهاب مميش رئيس أركان القوات البحرية واللواء بحرى أحمضار عمار رئيس قطاع الثقل البحري واللواء بحرى أح محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ولفيف من خبراء النقل البحرى.











يناءواصلاح سفن مقاولون مشروعات بحرية ويرية وخلمات بحرية بترولية

فيذةعن الشركة رمز للقطاع العام ه أنشأت الشركة في عام 1961 ميلادية وعدد العاملين بها لا يزيد عن 1500 عامل وفني،

ه معلك الشركة عبد / 2 برسانه بالاستماعيلية وانو قبير بالاسكندرية وتتمسر برسانه الاستماعيلية بالفرق الميكاسكي جمولة وزن حسى 1500 على وبقوم باحر ، العمر ب والإصلاحات وصيباته معدات وألات السعن للوجدات العائمة بجميع انواعها. و ويتصميم للصريين والعمال وبإرشاد السيد الفريق / احمد على هاصل رئيس الهيئة حصلت الشركة على العديد من الشهادات لواكبة التحديث والتطوير فحصلت على شهادات IMCA الحصة

ماعمال العملس HSE - ISM- ISO 9001 - 2000 ساعمال العملس

1 - بناء وإصلاح : لسطّ والانشاء البحرية والحليدية :

ه الوحدات البحرية (القاطرات البحرية والسئات السريعة ولنشات الحدمة و لركاب والحسادر)

ه الإنشانات النحرية والإرشادات الثلامية (سمنات النحرية سنرول وشمندورات التعدية الإمناء والارشاد والفنارات). ء الأعمال الجديدية (بصبعتم وبصبيع وبركب وصبابة الجراب للوفود والماه وحطوط الواسير البرية والتحرية وصوامع الفلال).

ه إصلاح وصنانة السفل (رفع بوجدات الدائمة جني ورن 1500 من لإجراء العمران والإصلاحات والصنامة)

2- العمليات التحرية والبرية.

م تصميم وإنشاء وتركيب وصيانة وتشغيل وإصلاح (المنصات البحرية البتريلية والمراسي العائمة مأتواعها وتنمية حقول البترول والأرصافة البحرية وشمندورات الإضاء والإرشاد والفنارات ومحطت معالحة للباد والتحلية والصرف المسمى ومسهاريج الوقود والمياه وخطوط المواسير والممواسع المعنية المغلال وإنشاء الخطوط البحرية حثى قطر 52 بوصة وتعفيم الوحدات البحرية والأعمال الشوت ماشة)

انعازات الشركة

- [- تم بأسيس شبركة إدكو لعدمات الإنكريك «شبركه بات مستولته محدودة» لتعمل بنعام المناطق الجرة مشاركه مين شركة التمساح المنافق المويس وشبركه بانش دريدجنج بي في الهولندية.
 - 2- اسيد آتشركة أعمال بحوالي 50 مليون حبيه في محال الحيمات النجرية لشركات النثرول مثل بأحير الورش العائمة وسعن خدمه النثرول وسعن المبيانة السحرية لعقول العاز والنثرون ه فارت الشركة مماقصة عانية إصلاح خط الشحن الخاص «بمينا» سيدى كرير» لمنالج شركة «سوميد» بقيمة 4 مليون دولار،
 - « بم التعقد مع الهيئة المصرية سنلامة الملاحة المحرية عن طريق فيئة قداة السريس لصيانه المساعدات الملاحب والعاشات بحليج العقبه والسويس،

 - ه تجمّ اشتركه من التعالف مع فرى متعدمة المسسدة لوقع وإصلاح سفقها على قرق الشركة في الإسماعيلية بدلاً من الذهاب إلى ميناء حيفا الإسرائيلي . ه جارى التعالف مع هيئة قداء سموس لمنه 3 قاطرت تدرة 1600 حصان
 - - ه حاري تقطيب قاطرتين قدرة 5 الاف حصال ويتم تسليمهم بنابر 2007. ه جاري تعهير أسطول الشركة النجري "TTMBARG" ."TTMHOPE" بند خط بحرى لمنالع شركة «شروبي» بعيجه بلطيم.
 - ه حارى الثعاقد مع شركة «مترويل» شعيد أعمال سحب الحطوط البحرية بالطيج العربي والسعودية
 - ه جاري الثماقد مم شركة PMS معدمات النترول المحربة في تنفيد أعمال المسابئة وإشناء المبية التحتيه لحفول البترول لشركة بترول حديج المبويس،
 - و جاري عمل احسالهات لسعن شبركة فالماريدايف وسوميد وهيئة ميناء دمناهد
- وجارئ تغفظ أعمان صيابة وتكويك المجرئ لللاهم وبمعقة الموران والإرساء بعيناء إدكو العاهن بشركة ELIVG ، الشركة المصربة لتشعيل مشروعات إسالة الغار الطبندي وينتيحة لنطاح هذه الشروهات وافقت شركة ELIVG عنى مد الفقد من 3 إلى 8 سنوت
 - ه جاري المشاركة مع هيئة هناة السويس في انتشال الكراكة «الخطاب» بواسطة العطاسير والمدات المؤهلة عالمياً والعاصلة على شهادة IMCA ه جاري صيانة شمدورات الشحر والتقريع ميناء لسخمة، وميناء سيدي كرير العاص بشركة سوميد،
 - - ه جاري أيمثل الصيابة و لتكريك في ميناً أن لسمنة لمنالج شركة والسناحي للنتروكيماويات. ه جاري المصول على شنهادة ISO 1801
 - عُ تقلع الشركة بتطوير وحداتها البحرية لتواكد متطلبات شركت المترول والغار العائية بعد أر حصلت على شهادات التطابق للعمل معهم.
 - ، تقوع الشركة بشرائع، ورقع كفاء لطقم الوحدات بالشركة سعهد تدريب المواس والهيئة المصري لسلامة الملاحة المحرية.
 - و المحمد الما المناس المناس والحسبات والإدارة، واستحدام برامج العاسب الآلي المحصصة في كافة الإدارات والأستادية المديني



in which is a second to the second

nfo@timeshshipbulldingoffshore.c

ئىرىڭ 12) مېدالسلامغارف مىللوم جايرة

الفرة 7 (أسال البرائية إمكان اسر الأسير ا

بعد زجديد الثقة – إزجازات عمل قة بشركة التمساح لبناء السفن بناء "3" قاطرات بحرية (العملية 1547 وأبو زيد وجمال الدين)

واكب رُجديد النَّقة للهندس عضم عن الداودي عرفام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن

إحدي شركات هيئة فناة السهيس لعام آخر من قبل الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء

مدعوما بهوافعة الغريق أحهد علي فاضل رئمس هيئت قناة السويس إرَجارا عملاقا وهبو

بناء 3 قـــطرات جديدة هي العملية 1547 وجمال الحين وأبو زيد في إختفالية كبرس الأربعاء الماضي

دُنا هناد نردد بالكلمة والدوره ما تي من إنجاز على أرض الواقع ولمعرفة الدزيد التقيما

بالمهندس سحهد عزت الماودي درغام



فبر النوار التالير

أنجزنًا ثلاث قاطرات عملاقة "الأبي عملية رقم 1547 وهي بناء وتوريد قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن لحساب هيئة ميناء بور سعيد تحت إشراف عينة التفتيش الالمانية GL والطول الكلي لهذه القاطرة 35 مثر والعرض 11 متر والفاطس 5 مثر والعرض 25 مثر والعرض 25 مثر والعرض 25 مثر والعرض الكلي 35 مثر والعرض 32.4 والعرض الكلي 11 مثر والارتفاع 4 أمثار والعال بعدد 2 ملكية رئيسية من طراز يانمار GEY 26 مقدر 2 2112 مصان وعدد اللفات 750 لفة / دقيقة وينفس المؤلوسات المؤلف 25 مثل والعرض 25 المؤلف أو مثلة أو دقيقة وينفس

نمدم إنجازاتنا للفرية فاضل

هذه الإنجارات التي تمت بالشركة جاءت بمسائدة الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس فقد وضع هذا الرجل ثقته الكاملة في العامنين يشركه التمساح لبناء السغن وكانوا جميعا عند حسن الظن بهم أنجزوا ما وعنوا به فإنجازاتنا ولدت عملاتة بمواصفات عالمة علي مدار ما يقرب من 45 عاما هي عمر الشركة وكل العاملين بالشركة مدريين تدريبا علميا علي أعلي وأرفع مستوي وفهدي إنجازاتنا للفريق أحمد علي فاضل ريان هيئة فناة السريس .

نشاط متعدد للشردة العمالقة يتضمن نشاط الشرضة



إنشاء مأخذ المياه البحرية منهي قطر 48 بوصة والخطوط البحرية البترولية والغارقة حتي قطر 52
بوصة أما الأعمال البرية فالشركة تقوم بقصنيع وتركيب الصوامع المعدنية للقلال وإنشاء ببارات
ومحطات الطلمبات وخطوط الطرد وتنفذ الشروعات المتكاملة لتنمية عقول للبترول وإنشاء شبكات
الصرف المغطي والصرف الصحيح وخطوط البترول والغاز وليام وإنشاء وتشابي مرابعات محاسبات محاسبات محاسبات محاسبات المحاسبة محاسبة معالمة ماه الصرف الصحيح وإنشاء صحياريج الوقود والمياه وأوعية قصل
الغزاد وإنشاء غرف الكنترول ومحطات وشبكات خطوط تبريد عالية الجودة وتصنيع وتركيب روافع
السفن حتي حمولة 2000 طن وتصنيع وتركيب كباري حديدية وإنشاء الكباري المعدنية .

أما التشغيل البحري الهجدات البحرية نفعتك الشركة بحدات بحرية من قاطرات ولنشات خدمة
ولنشات رباط ويرض عائمة وسفن إمداد تعمل في مجال الفدمات البحرية المراسي البحرية
والأرصفة البحرية البترواية وتنقيذ بجدسا لأعمال البحرية من إنشاء خطوط جديدة ومنصات بحرية
ومراسي ومناورات وصيانة تشريعات قائمة أو اعمال القطر اللوحدات والورش العائمة ورباط السفني
بإرصفة المؤانئ والإمداد لعقول البترول طبقا الكود العالمي والإمارة الأمنة السفق يعنع اللغوث
المراحدة للمؤلخة والمنافقة على المتحدد للمنافقة ومنافقة المنافقة وينافقة المتحدد للمنافقة وينافقة المتحدد للمنافقة وينافقة المنافقة وينافقة المتحدد المتحدد للمنافقة وينافقة المتحدد المتحد

كلة 1970 الاداة وميين علم أدادا أن نفوة أسرت بأسمين استوت وصور . كلمة أضرة يؤكد المهنس محمد عزت الداوادي برغام رئيس مجلس إدارة الشركة أنني تسلمت الشركة عام 2000 وهي مديونة ب 40 مليون جنب والان ردائم الشركة خلال خمس سنوات بلغت 22 مليون جنبه وكما يقولون أنا مقاول ناجع وأسعي دائما للصعود بشركة التمساح لبناء السفن من نجاح إلي نجاح يفضل من الله سيحانه وتعالي وجهود كافة العاملين بالشركة العملاقة .





BARONELOS Mant JASUES

عقد بقاعة الشعب الكبرى وسط العاصمة الصيفية بكين المؤتمر الوزارى الخاص بالقحضير لإجتماعات القمة الإستثنائية للندى التعاون الصيلي الأفريقي (فوكال) الذي حضرها زعماء 48 دولة أفريقية. وقد صرحت ووبي نائبة رئيس الوزراء الصيني في المؤتمر بالإعتزاز الكبير بصلاقة الصس القوية والنافئة مع فريقيا بعدما أصبح المتندى آلية فعالة لإجراء الحوار الجماعى ونقطة إنطلاق مهمة لزيادة التعاون الفعال بين الصين

وناقش الوزراء في هذا المؤتمر مشروع البيان المقرر طرحه على القمة، وخطة العمل التي ستضع أساساً لبرامج التعاون بين الصين وأفريقها ما يين عامي 2007 ، و2009 ، وطرحت ووبي ثلاثة مقترحات بُستقبل التعاون الصيتي الأهريقي للتغلب على التحديات الجديدة ولتسهيل التنمية المُشتركة . ودعت إلى تعزيز التعاون لضمان التقدم السلمي في العلاقات، والحرص دوماً على إضافة حيوية متجددة إلى المتندي بجانب وضع خططُ للتعاون المستقبلي ومتابعة سير تنفيذها، وتوسيع نطاق التعاون للإستفادة من خبرات الجانبين. وتمكين المنتدى من لعب دور حيوى في

تعزيز التعاون الدولى على أساس مبدأ الإنفتاح الشامل.

وقد تم خلال المؤنمر الوزارى الإتفاق على حزمة وثانق تمرهعها ثلقمة ومن أهمها إنشاء شراكة إستراتيجية - تعد الأولى من فوعها - بين الصين والدول الأفريقية، وخطة عمل منتدى "فوكال" ثار عوام الثلاثة القادمة.

وقرر المُثِمِّر إستضافة مصر للمؤتمِّر الوزَّاري الرابع الْقرر عقده عام 2009.

- الرئيس الصينى يلقى كلمة في المنتدى الجلسة الإفتتاحية للقمة

ألقى الرئيس الحميني هوجين تاو في الجلسة الإنتتاحية للقمة كلمة أكد فيها على أن المنتدى منذ إنشاؤه في أكتوبر 2000 أمبيح إطارأ مهمأ للحوار الجماعي والتعاون العملي بين الجانبين الصيئى والأفريقي بعد عقد دورتين الأولى في بكين عام 2000 والثانية في أديس تبابا عام 2003 وقدم الرئيس

غلال المِلسة مبادرة لساعدة الدول الأفريقية عن طريق: ه مضاعقة المساعدات الصينية للدول الأقريقية بحلول عام

- ه تقديم قروض إنتمانية بمبلغ ملياري دولار شي السنوات الثلاث القادمة بجانب قروض ميسرة تصل إلى 3 مليارات
- ه تأسيس مستدوق مبيني - أفريقي للتنمية برأسمال 5 مليارات دولار لتشجيع الشركات الصينية على
- الإستثمار في أفريقيا. إنشاء مركز المؤتمرات الإنتماد

الأفريقي لمساعدة الدول الأفريقية لتقرية إقتصادها،

* إلغاء القوائد على القروض التي حصات عليها الحكومات الأفريقية حتى نهاية عام 2005. ء توسعة فتح الأسواق الصينية المنتجات الأفريقية عن طريق زيادة عدد المنتجات التي بتم تصديرها من الدول الأفريقية إلى الصين من 190 إلى 440 منتجاً مع إلغاء التعريفة

وقد تضمنت المادرة أبضاء - إنشاه مناطق التعاون الإقتصادي والتجاري في أفريقيا

- خلال السنوات الثلاثة القادمة. - تدريب 15 ألف من الخبراء الأفارقة، وإرسال 200 من الخبراء الزراعيين الصينيين إلى أفريقيا. إنشاء 10 مراكز تكنولوچية في أفريقيا.
- بناء 30 مستشفى وإعطاء منحة بمبلغ 300 مليون إيوان مسينى لكافحة وعلاج الملاريا.
- إنشاء 30 مركزاً لمحاربة المائريا في اليول الأفريقية. - إيفاد 300 من الشباب المتطوعين الصينيين إلى أفريقيا. - بناء 100 مدرسة ريفية مع زيادة المنح العكومية الصينية إلى الطلبة الافارقة من 2000 إلى 4000 كل عام بطول عام 2009.
- وقد تجدث في الجلسة الإفتتاحية ميليس زينادي رئيس وزراء أثيوبيا الذي رأست بلاده المنتدي في المنتوات الثلاث الماضية ميث أشار إلى الشاركة الكبيرة من أعضاء المنتدى في القمة المتى تعبر عن العزم بجدية لتعزيز التعاون والإرتقاء بالمنتدى إلى أفاق جديدة.



الرئيس مبارث والرئيس هوجين تاو في الجلسة الختامية

وألقى ديمى ساسو ينجوسو رئيس لكنغو مرازافيل ورئيس الدورة الحالية للإنحاد الافريقي كلمة أعرب فيها عن شكره الصبين مشيرا إلى أن هذه القمة تعتبر قمة دريخية مهمة فقد إستطاع المندى تحفيق إنجارات ذات أهمية بالعة في محتلف المجالات.

وأعلن "وان جي في" رئيس مجلس الصبي أنه لتعزيز التجارة الدولية لابد من قيام غرفة مشتركة للتجارة بين الصبين والدول الأفرقية بمبادرة من مجلس الصبين وإتصاد غرف التجارة والصباعة والزراعة والصرف التابع للإنحاد الأفريقي بهدف تسهيل التعاون بصورة أكبر بين دوائر الأعمال من الجانبي.

الحلسة الختامية للقمة

القي الرئيس حسني مبارك جزءاً من البيان الفتامي الصادر عن القمة شحت مسمى "إعلان بكين" وذلك بصفته رئيس الدولة التي ستستضيف الإجتماع الصيبي الأفريقي القادم الذي تقرر عقده في القاهرة عام 2009، وأكد الرئيس مدرك في الجلسة المُتَامِية أن الأعوام الخمسين المُاضية أثبت أنّ العلاقات الأفريقية الصيبية تقوم على أسس صلبة، ويمثلك كل من الجائبين من الإمكانات ما يؤهل تلك العلاقات لمزيد من التطور والإزدهار لترتقى بها لمستوى المشاركة الإستراتيجية متعددة الأوجة والأبعاد.

وقد وقع منظمو الأعمال الصينيون والأفارقة في الجلسة 16 إنفاقية للتعاون قيمتها حوالي 1.9 مليار دولار. واختتمت قمة المنتدى أعمالها بالتصديق على وثيقتين تاريشيتين هما "إعلان بكين" و "لهطة العمل" للفترة من عام

2007 إلى عام 2009

العدم الإسباب يطالب بحال الأعمال



باستبعاد مصاريف التفريغ من وعاء الضريبة الجمركية



رئيس مصلحة الجمارك الأسبق بقلم/كامل النجار

الضريبة الجمركية المصرية ضريبة قيمية أي تحسب كنسبة من قيمة البضاعة CIF وذلك فيما عدا الأدخنة والسجاير (فصل 24 من التعريفة الجمركية) إذ يغضع لصريبة توعية بالوزن، ومن فم فإن جميع البضائع الواردة الآخرى يضاف للفواتير القدمة عنها مصاريف التفريغ ينسبة 2% من القيمة ČIF وذلك اذا له يقلم الستورد الفاتورة الصادرة من التوكيل الملاحي الموضح بها عنصر مصاريف التفريخ الفعلي ومع الأخذ في الاعتبار أن منشور تعليمات الأسعار رقم 1 لسنة 1997 ينص على عدم الاعتداد بالفواتير الصادرة من التوكيلات الملاحية (قطاع خاص) إذا كانت تقل بأكثر من 20% من نفقات التفريغ الصادرة بقرار وزير النقل والمواصلات.

سيشجم الإفراج السبق والسحب المباشر.

القيمة بلأعر ض المصركية تحكمها المادة (22) من قانون الجمارة رقم 66 لسنة 1963 وهي قيمة المصاعة حتى ميناء الوصول أي القيمة CIF وقد فللت مصلحة الجمارك المصرية ملتزمة بصحيح القانون منذ صدوره وحتى يناير 1979 هيث أصدر مدير عام جمارك الإسكندرية تطيمات بإضافة مصاريف التغريغ إلى القيمة للأغراض الجمركية لتمسح القيم CIF Landed وكان مصلحة الجمارك كانت غافلة عن حقها طوال 16 عاماً!! ولكن الواقع أن لجميع صفق لهده التعليمات التي تؤدي إلى زيادة الحصيلة بنسبة 2% إلى حد أن السيد وكيل الهزارة رئيس المصلحة بارك هذا الاتجاه ووافق على التعميم على جميع أفرع الجمارك وصدر بهذا الشان منشور تعريفات رقم 53 لسنة 1979

ورعم أن المادة (22) من قانون الجمارك قد تم تعديلها بالقانون رقم 160 لسنة 2000 بعد أن وأفقت جمهورية مصر على الانضمام لاتفاقية الجات إلا أن نص المادة لم يتغير من حيث أن القيمة ظلت هي القيمة عتى ميناء الوصول CIF، ومع الأخذ في الاعتبار أنه من أجل مزيد من حرية التجارة فقد سمع لكل دولة أن تستيعد النواون والتأمين من وعاء القيمة، ولكن للأسف الشديد فقد صدرت اللائمة الجمركية مؤخراً بالقرار 10 لسنة 2006 وأشارت الفقرة (أ) من الدة (30) إلى إضافة مصاريف التقريخ إلى القيمة المقر عنها.

كما تزايدت الفقرة (حـ) من المادة (26) من ذات اللائمة وأغمافت مصاريف التفريغ والمناولة إلى القيمة المحسوبة بالمخالفة للفقرة (حـ) من المادة (6) من أتعاقبة الجات،

موجز القول أن إستبعاد مصاريف التغريخ أصبح حالياً يتطلب تعديل نص المادتين 26، 30 من اللائمة التنفيذية لقانون الجمارك الصادرة بالقرار 10 لسنة 2006، وفي اعتقادي أن إتجاء الحكومة الحالى إلى تغفيض التعريفة الجمركية سوف يسرع من عمل التعديل المطلوب بإلعاء مصاريف التقريغ ويصفة خاصة أن معالى الوزير ورئاسة المسلحة تشجع تطبيق نظام الإفراج المسبق بمعنى أن تسدد الرسوم الجمركية قبل وصول الباخرة وبالتاقى قبل تحديد مصاريف التقريغ ويؤدى ذلك إلى ضرورة احتسابها بنسبة %2 إلى حين تقديم ايصال التقريخ ويحدث نضر الشئ في الأحوال التي يحصل فيها التوكيل على أمانة تفريغ لعين تحديد التكلفة الفعلية التقريخ ، في المالتين يضبطر المستورد اسداد الرسوم بصفة أمانة لدين تحديد مصاريف التقريخ الفطية، وتحن نطم جميعاً مدى الماناة التي يواجهها أي مستورد أو مصدر عند رد الضرائب والرسوم رعم الإجراءات لليسرة التي تتبعها مصلحة الهمارك لسرعة الإفراج عن البضاعة. من أجل الشرعية ورفع المعاناة عن المستوردين نامل أن يستجيب معالى وزير النالية لمطلب المستوردين باستبعاد مصاريف التفريغ من وهاء الضريبة الجمركية ولا شك أن هذا القرار

وفقه الله ورعاه وسندعلى طريق الخير خطاه

· خدمة جديدة من كادمار: MAN DOS توآخر مبرده إني إيران لخدمه الحاصلات الزراعية

في لقاء مع المهندس منحت القاضي نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات كادمار افاد بأنه نظرا للنمو المتزايد في الممادرات الزراعيه ولاسيما الموالح

من مصدر الي ابران تقوم الشركه حاليا بدراسه توفير بواخر مبرده اعتبارا من شهر يناير المقبل من ميناء السويس بالبحر الاهمر الى ميناء بندر عباس بالجمهوريه الايرأنيه

واضاف سيادته ان الشدمه المنتظره يجب و أن تشوام مع المتطلبات والمواصفات الواردة في القرارات الوزارية من جأنب وزارة التجارة الفارجية والانفاقات الثنائيه والتي تتطلب اتباع اساليب تبريد معينه لضمان الوصول بحالة ممتارة

وتنقوم الشركة هاليأ بتقنيم خدمه مبرده لنوانئ روسيا وأوكرانيا ورومانيا وانجلترا وهواندا بصقة اسبوعيه منتظمه، وذلك للشحنات الكاملة والجزئية الامر الذي ادي الي انسياب

البضائع من مصر الي دول اوروبا الشرائيه والغربيَّه و زياده مبادرات مصر من المأسلات الزراعية

واغماف القائمين أن المجموعة تتبع دائما حركه الواردات والمنادرات الممنزية وأن الاسواق الجديده التي تأوم الصادرات المصريه باختراقها تشكل احد التحبيات الكبري باعتبار ان للجموعة تشكل جزء لا يتجزا من كيان التجاره الغارجية الممرية واعتماد كبار المعدرين والمستوردين في تعاملهم مع المجموعة ائما يضيف الي المجموعه ممشرايات جديده يتجهيز وسائل نقل سريعه ومنتظمه وباسعار منافسه تمكن المسدر المسرى من مواصله خططه

الهندس/مدحت القاضي

مركز تحديث الصناعة لعرض أهم بنود قوانين الضرائب واوائحها وكيفية إعداد الإقرارات الضريبية للمتلفة ومرفقاتها بإشراف ومماضرة نفية من خبراء ميدمار2007

غرفة ملاحة بورسعيد

أقامت غرفة ملامة بورسعيد بالتعاون مع مركز تحديث الصناعة عدة دورات

تدريبية السادة الأعضاء بالجمعية المدومية الغرفة والتي القاها مجموعة من الأساتذة الخبراء بمجال النقل البحرى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكتولوجيا

وقد تناولت تلك الدورات مواد علمية هامة بالقطاح الملاحي ومنها الإدارة الملاحبة، إدارة الموانئ، إيجارات السفن ،الحسابات الملاحية وقد شارك بالدورات التدريبية

عدد كبير من أعضاء الجمعية السومية يصل إلى ثمانون فرداً كما هو مزمع

عقد مجموعة جديدة من الدورات التدريبية لأعضاء الجمعية العمومية بدعم من

قام السيد الأستاد/ عادل اللهمى ناتب رئيس مجلس الإدارة ورئيس اللجنة التنفيدية بإستقبال السيد/ بيررو ربيولي رئيس مؤتمر ميدمار 2007 بمقر غرفة

مائحة بورمعيد وقد دارت المحادثة حول التعريف بمؤتمر ميدمار 2007، وقد أكد السيد/ بيرو زيبولي على أهم وضرورة مشاركة غرفة ملاحة بورسعيد وأعضاء الجمع الصومية بالمؤتمر باعتبار أن غرفة ملاحة بورسميد تعتبر من أهم الكيانات التي تسمى وتعمل دائماً على تنم القطاع الملاحى بجميع أثحاء الجمهورية بصغة عام

ويمحافظة بورسعيد بصورة خاصة. كما وعد السبد عادل اللمغي بمساهمة الغرقة مساهم

فعالة بالمؤتمر ودعمه وتعزيرة بإخطار ومشاركة غالبية السادة الأعضاء بالجمعية العمومية والمساعدة بالعمل ياش بقيس مجيس على إنجاحه بكل الوسائل المتاحة للغرفة.

الأستاد/عادل اللمعي وارة غرفة مخجه بورب



س ماهو واقع النقل البعرى بين الدول العربية؟ من أكثر المدور الاقتصادية على مسترى

الكرة الأرضية تأثرا بتطور السوق العبلية من الناحية العملية هو قطاع صناعة النقل البحرى الذي ينقل زهاء 85% من جملة المُبادلات التَّهرية الدولية. وذلك يعنى أر هذا القماع الاقتصادي الميوي يعد من ضمن أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توايدا للدخول والقيم المضدفة فضملاً على كونه من أهم رواقم الاقتصادات الدولية. فقد أدركت الشركات المالمة الكبرى العاملة في هذا المضمار أهمية هذه الصناعة وضبرورة تطويرها بما بتوافق مم التقدم المادث في الطاب المتزايد على التجارة البحرية الدولية وتوسم لحاجة إلى وسائل نقلها من السفن ومحطات شحتها واستقبالها من الوائع؛ وشبكات الثوريم الرثبطة بهذه المُوانِيُّ، وبجم عن ذلك بناء أسس جنيدة لستوبات المنافسة الدواية ومولد معايير جديدة للجودة اللوجستية في القدمات التي تؤديها أساطيل السفن لعملائها في السوق العولية سواء من الشاحنين أو المستوردين أو الموانئ ولأن السفن والموانئ تعشر أصول رأسمالية إنتاجية مدخمة فإن مودراها صاروا يعرقون بمديرى الأهمول

رأيد ، تقبل القدرة بين الأساد العربية المستوعة لل التجارة الفارية الإنتجارة الفارية التجارة الفارية التجارة الفارية التجارة الفارية لهذا مع بعد التجارة الفارية المناز الميان المالية ودولم أن المستوعة التجارة المساد إلى المستوعة التجارة المساد المستوعة المستوعة المستوعة المستوعة المناز المستوعة والمستوعة من منا مساب المستوعة والمستوعة المناز المستوعة المناز المستحدة والمناز المناز الم

.(Assets Managers)

يقلم/سمير معوض معاضر في الإقتصاد البحري وصناعة اللوجستيات

منهوعات الدول العربية، ونحو العمالة في هذا القشاع وتريض الأمن الانتصادي هذا القشاء الأمن الانتصادي الذي يسترعي الانتصادي الانتصادي الانتصادي المستن في الاستاط إلى مخاطرة الأمن المساطيل العربية لا يصل على الأرجع لعدد مسفن الاسطول العربية لا يصل على الدنان الدين لدول الدين لدول الدنان الدن

س، ما هي أهم الموقات التي تعول دون تطوير هذا القطاع؟

قطام انشعلة النقل الجمري برغم أهملته باعتباره من شيمن البنية التحتية للاقتصادات المربية فإنه للأن لم يحظ بالاهتمام الذي يستمقه. المفارقة التي تثير الدهشة أن جميع الدول العربية تقع على محبطات وينمار وخلجان وممرات بحرية من المغرب حتى البحرين ومن الصعومال حتى سورية ومجموع ما تطل عليه 9 هيئات مائية دولية لكنها لم تستثمر هذه المواقع الاستراتيجية والمواضع ذات الأهميات الاقتصادية. هناك علاقة تناقض ما بين المبيرة والإطار فما معنى أن تساجل أو تشاطئ هذا العدد من الموارد والثروات البحرية ثم لا تضم ذلك في موازين تفعيل قواك الاقتصادية على نحو يزيد من شراكتك للأغرين فيما يملكونه من قرى اقتصادية؟ .، يستدعى ذلك بالضرورة سـؤالاً ملحاً هل نمن بالفعل جزء مهم له وزنه النسبي المرجح في صناعة وتجارة الخدمات البحرية بحيث تعجز لنا مكاناً مؤثراً في هذه السوق المبرية لندغل هذا القطاع بوصفه مكونأ إستراتيجياً في التنمية الاقتصادية أم سنتركه يحتل مكانأ مثلفرا على أجندة التئمية والتطوير؟

سندهن مقارة أخرى على دات الطرق السناد أو يرون على دات الطرق السناد أو يرون على مدات التحالفات الكبرى سبح صل مجاات التحالفات الكبرى المسئولات على من مقاميات من مقاميات على المسئولات المس

والمؤسسات المالية وأسواق المال ومناديق الانخبار بوسمها أن تدعم ضو هذا القطاع دون عوائق أو تعقيدات ببروقراطيته هم بوسمنا النخول في شراكة دولية وهل لدينا على مستوى العالم العربي طبقة منظمين لقيادة تطوير هذا القطاع!

لقيادة تطوير هذا القطاع؟ لا شك أن لدينا إمكانات مائلة لكما نعتقر إلى تخطيط استراتيچي يجمع ما بن الإرادة والإدارة وما مين المفامرة الممسوية والاهداف المحدة بدقة.

س،كيف نصل لتكامل عربى في هذا الجال الاقتمادي؟

ليس هذاك تفسير وأضمع ومقمع للتأخر عن مساعدة طبقة الرواد في المالم العربي عن الدغول في هذا البدان بقرة وتصميم هذه في الأساس مستولية المكومات والسلطات المفتصة التى ينبغى طيها أن تخلق البيئة التشريعية والسياسية الملائمة لنفخ الرياح في أشرعة رجال الأعمال والستثمرين النين عليهم أن يتقعوا بهذا القطاع إلى حيث يقف على خطوط التماس مع قوى الدفع اللازمة لنهضته. لدينا أشكال مؤسسية هشة تحتاج إلى تفعيل قوى حتى تتولى إعادة هبكلة ويناء هذا القطاح بتعاون عربيي – عربيي أولاً ثم تعاون عربي – دولي من شم، فلا زالت الرؤى الفردية والمفاهيم القطرية تشكل عائقا أمام انصبهار الجهود وتوحد القدرات وتوافق الأهداف في سبيل نكوين اساطيل سفن ومشروعات للخدمات اللوجستية وتنسيق الأنشطة ما بين الوانئ على نحو مشترك ونقل العمرات والمعارف والتطبيقات بصورة تباداية ما بين المستويات الإدارية العربية. إن أحداً لا يمكن له أن يعتقد أن النجاح الكامل منذ الوهلة الأولى يقف في انتظار هذه الجهود عند المنطف لأن التقدم سيكون محصلة تراكمات التعاون المشترك

انيدا بتكرين أسطول بحرى يتولى نظل التجارة العربية المينية ثم تقويم عشياً في مقل تجارته الخارجية تصميراً واستيراداً حتى وإن ادى ذلك في العربية إلى التجارة المن التخصص في توجات وسائل الذل الجري ما بع الميان العربية لكى تتج الفرصة التقرط الذي يعقد الوحمة الاقتصادية ويعيث تستغير كل دولة من هذه الشراكة بوعيث

تتازع الاختصاصات الله جنوبي طولي أسيا عقد الان دول مثل تايوان وكوريا أسيا عقد الان دول مثل تايوان وكوريا المسئول بين من المنا الدول التم تتلك دولاني أستلك بمواضل المنافرة بين أما يتا من عليه اللها كنام كان من عليه اللها كنام كان من المنافرة على المنافرة المنافرة

س ، هل تكاليف النقل البحري هي الأرخمر من وسائل النقل الأخرى؟

وبعد النقل البحرى أرخص وسائل ووسائط النقل الدولى على الإطلاق وأوسعها قدرة على نقل كميات مالعة الضمضامة بأسعار لا تقارن. فسفينة واحدة طاقتها الاستيعابية تربو على حمولة عشرات القطارات ومناث الشاحيات وألاف الطائرات، والنقل الحرى يساعد على خفض تكاليف الإنتاج مما يؤدى إلى كبح التضخم وحماية القوى الشرائية من التأكل وتوسيع حلقات لأنشطة فعاوية واحدة تنقل بحرأ تخدمها 9 ىوائر عمل في ميناء الشحن – أي 9 دوائر في ميناء التقريخ وهذا ما بعرف بسلسلة الامداد اللوچستى، التى منارت الأن من أهم لوازم مسخاعات النقل الدولية متعددة الوسائل والوسائط، ومستاعة الخدمات اللوچستية من أبرر أهدافها تحقيق الوقورات في الوقت والجهد والنفقة.

س اما هي إذن المشكلات وما هي الحلول؟

المشكلات عادة هي فرص لكنها محاطة بقدر من الصدعوية، ولمشكلة توجد لتكون حافزاً على الانطلاق نحو إعادة صياغة الواقع وهذا هو ما أشرنا إليه في الإجابات السائلة بصدرة مقصلة.

رالطول تكنن في أن تقلق بيئة شماركية ما بين الشموب لهمية تقوية لقط البحري... إن الشموب لم باب الاعتباب البحري... إن يمكن لغا ماقل المناه مضروعات وضرعات بحريد كثري على امتقاد الوطن المرري وإمادة تحديد وتطور التشريعات المحرية والمقابل من الأربطة المحراء والتعقيدات البحرية والمقابل من الأربطة المحراء والتعقيدات البحرية والمقابل من الأربطة المحرية والمقابل من الأربطة المحرية والمقابل من الأربطة المحرية والمقابل من الأربطة المحرية والمقابل من الأربطة



رتدبيج سهع قاصة عالي البقاء في المال الطرابة

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبوقنديل



قام باحثون في السويد بوضع تصميم اسفينة عبارة تكون قادرة على البقاء في هدد من الحالات الطارنة. وأطلقوا على هذا البعث "مشروع Design For Survival Onboard) Desso). وفي هذا التصميم كان الاهتمام بكيف يمكن تصميم سفينة يمكنها مواجهة عدير من إلحالات الطارفة التي كانت في الناضي قؤدي إلى فقدان السفينة لإتزانها أو إنهارها بانتشار العربي فيها. أو العالات التي كانت تعتاج إلى أن يترك الطاقم والركاب السفيفة نهائيا. وبدأ الشروع بسفن الركاب و العبارات بإقتراض أن الاصطلام أو نشوب النيران، وخاصة في عنبر السيارات، أو العالات الماثلة التي تعناج إلى أن يترك الطاقم والركاب السفينة. كانت تضع الركاب والطاقم في مغاطر كبيرة حتى ثو كان البعر متوسط العالة. فكان الهدف من

المشروع تصميم سفينية تستطيع أن تبقى معتبانة Upright وطافية Afloat للبق24 ساعة على الأقل رغم العطب الغادح الذي يحدث بها ليتمكن الركاب من النقاء شها بأمان حتى بتم تجهيز وتنظيم وسائل التجاة لهم.

> مقدمها ومؤخرها لإبقاء السفيئة معتدلة طولياً. ومشروع Desso تحت دراسته بإستقاصة بهدف

> > فكان هدف الشروع حلق هيكل بتصميم تصبرري لعبارة تعمل كسفينة نجاة حتى يتم إجلاء الركاب منها في أقرب وقت. كما كابت هدت عناصر هامة في الأبحاث تهدف إلى زيادة الفهم المالى عن قدرة سفينة على البقاء معتدلة وطافية بعد إصابتها بضرر أو تلف في بدنه، أو إشتعال النار في بعض أجزائها أو على تعرفها لهجوم إرهابي . كما كانت من العناصر الأخرى في الأبحاث دراسة إنقاذ الطاقم والركاب بما في ذلك عدد كبير من الركاب عبر السفينة إلى مكان أمن وإقامتهم بسلام طَرَّة في المالات الطارئة.

فرذا أريد أن تبقى السفينة معتدلة وطافية رغم الإصابة أو التلف في بدنها الفترة، فإنه يلزم أن يكون في إمكانها مقاومة العطب، كما أنه من الضووري الإحتفاظ بالخدمات التي تزديها للطاقم والركاب، لذ، كان تصميم السفيئة بنجهرة إحتياطية في داخلها سواء للدفع أو لتوليد الطاقة الكهربائية وكذا النظم للساعدة الإضافية وأجهرة تصميم الإتزان.

وقدرة السفينة لكى تكون سعينة سجاة يعتمد على أمه في حال دخول مياه إلى جوفها نتيجة الإصابة فإنه يمكن توزيع هده المياه بالتناسق حتى تبقى السطينة معتدلة ويدون ميل كبير، وهذا يحتاج إلى الربط الجيد بين الأجزاء والفراغات الكبيرة الموجودة في داخلها، كما يجب توفير قوة طفو جوهرية لابقه السفيئة طافية رغم تسرب بعض المياه إلى داخلها مما يؤدى إلى ريادة وزنها، وهذا يمكن أن يتم بواسطة تصميم انسفينة مقواطيع مانعة للسياه بين أجزائها الداخلية تمتد من أسفل السفيئة إلى أول سطح فيه غرف إعاشة الركاب. كما تم زبادة عرض السفينة لكي يضم الغرف والصهاريج الحانبية والقراطيع المامه لسياه دون النضبيق على الفراغات المنصمة للبضائع والسيارات، وأيضاً تم تزويد السفينة بصهاريج جائبية لتصحيح ميل السفينة وصهاريج أخرى في

الإبقاء على الغدمات التي تؤديها السفينة حثى في حالات الإصابة الجسيمة، فماكينات دفع السفنية وأجهزة توليد الطاقة الكهريانية بوشعان في قراطيم منفصلة حتى تستطيع السفنية أن تسير بمحركاتها وتقديم خدمة الطاقة للطاقم والركاب فقى حالة إصابة هذه الأجراء وغرقها بالياه ستبقى عرفة الماكينات الإحتياطية حافة وتقدم الدفع والطاقة

الكهربائية المطلوبين. ولهذا يتم فصل عرفتي الماكينات الرئيسية والإحتياطية بالواطيع مانعة للمياه. ويما أن إشتعال البيران في السفينة يعتبر من أفدح المخاطر فإن البحث توجه لمع حدوثها وحصرها إذا اشتطت. وذلك بمحاولة تقليل ربادة النيران وإنتشارها من مقطة بدايتها ومحاولة إطالة للدة التي يمكن للطاقم

والركاب البقاء في السفينة. وأما الارتباك والإضطراب الذي عادة ما يصبيب الركاب في الظروف الغير عادية، فإنه مشكلة كديرة. لذا توجهت الجهود لتسهيل وضم غرف الإعاشة والمرات التي بينها مأسلوب معقول وجعل جميع السلالم ثؤدى معاشرة إلى أماكن التحمُّم الأمنة داخل الصعينة. وأما أنظمة السيطرة على الدخان الناتج عن الحرائق عإنها ستقوم بإحلاء المرات من الدخان لحماية الركاب ولساعدة الطاقم على مكافحة المرائق. هذا بالإضافة إلى ضرورة إختيار المواد المستخدمة في تنثيث أماكن الإعاشة والأماكن العامة في السفينة لثقليل مخاطر نشوب للحرائق وانتشارها، وكدا ضرورة ريادة أجهزة الكشف عن الأبخنة ونظام مقاومتها بالرش Sprinklers.

وأما عن منبِّل منع نشوب الحرائق وإخمادها في غرف اللكينات فإنه ثم رفع مستواها، كما أن قصل الغرف والساحات عن بعضها بمساعدة في منع إنتشار الحرائق وكذا إستخدام المياه ذات الضغط العالى كوسيلة لإطفاء

من ناحية أخرى صار الإهتمام بحماية عنابر الشحنة في السفينة من النيران ومنع إنتشارها بصغة خاصة

هي عنير السيارات والمركبات وإنتقال النيران إلى أعلى في أماكن الإعاشة، وذلك بإحكام غلق البواية الضيفة (الخارجية) والبوابات الدلخاية عن بُعد،

واهتم المشروع بالقدرة على إشفاذ الغرارات السليمة في المالات الطارثة والإستمرار في مراقبة إتزان السفينة وإعتدالها وخاصة في حالة إندفاع المياه إلى داخلها أو إنتقال اليضائع من مكانها. كما تم الإهتمام بالتنسيق مع مراكز الاتممال ومراكز الإنقاذ في البر، وذلك بتوفير وسائل الإنذار الميكّر لتمرف الطاقم والركاب والجهات المسئولة في البر على ما يحدث في السفينة والخطوات التي تُتخذ أولاً بأول، وكذا إعلان قرار ترك السفيئة. وتعتمد وسائل الإنذار هده على التقنية الفائقة وتعدُّد وسائل إذاعتها وإعلانها من جميع أجراء السفينة. ويتم توضيح الموقف للطاقم عن طريق شاشات التليفزيون المنتشرة في جميع أجزاء السفينة،

أما محاولة الإبقاء على الطاقم والركاب، فإن البحث أدى إلى نظام يعمل للإبقاء عليهم في أغضل الأحوال لمدة تصل إلى 24 ساعة. ففي هذه القترة إما أن تكون المالة قد ثم السيطرة طيها، أو أن ترك السفينة أصبح لازماً. وإهتم البحث بوسائل السيطرة على الطاقم والركاب في المالات الصعبة مثل الظلام والطقس الردئ وإنتشار المراثق والأدخنة في أماكن الإعاشة، كما ويُسم نظام محكم لتوجيه الركاب إلى الأماكن السالة في السفينة، كما إهتم البحث بضرورة منع تجمهر الركاب الذي قد ينتج عنه إصابات بينهم.

وأخبراً قُسُمت حالات الإنذار إلى ثلاث مراحل، أصفر ويرتقالي وأحمر. ففي المالة الصفراء يتمكن الركاب من البقاء في أماكتهم طبقاً اتعليمات السفيئة. وفي الحالة البرتقالي يتم إيقاظ الركاب ونقلهم من غرف الإعاشة إلى الأماكن الأمنة على السطح المقصيص لذلك، أما في الحالة الحمراء فيتجمع الركاب في أماكن التجمع على أسطح مفادرة السفينة.

أما الإصابات التي قد تحدث الركاب أثناه تحركهم عبر السفيئة بسبب الذعر والفزع وصحوبة التعرق على منافذ الغروج، فيتم تلافيها بوضع العلامات الواضحة لإرشادهم، وإذا حدثت إصابات فإن طاقم الإسعاف في السفينة سيقوم بمساعدتهم في النزول من السفينة إلى قوارب النجاة في أول غوج بعد عمل الإسعافات الأولية المكتة لهم.

وفتر المرور والمكث المؤتث للرب ب:



نِهِ لَيْتِ النَّهُ إِنَّ الْمُرِيفُ

بقلم الدكتور/أبمن النحراوي

يعتبر دفتر المرور والكث المُرقت المركبات باكورة نتاج التعاون الثلاثي بين الدول الثلاث. ففي سبيل تذليل العقبات أمام حركة انتقال الأشخاص ونقل البضائع بين الدول الثلاث وعبرها بالتراذريت كان لا بد من اتخاذ خطوات عملية لهل مختلف الشاكل التي يماني منها النقل والمبهر بين هذه الدول. فاختلاف الإجراءات والقوانين والستنات بشكل احدى ونه الشاكل التي يواجيها موادانو هذه الدول. وأن اعتماد ميدا توحيد الاجراءات والقواذين والستندات هو من أهم العلول التي تساعد على تفعيل التجارة البيئية وتعارة الترافزيت وزيادة حركة انتقال الأشخاص وانسياب البضائع بسهولة عبراغافة البرية الهذه الدول.

> فعظى هذا الموضوع برهتم متمير من قبل وزراء النقل في الدول الثلاث حيث نم التوصل خلال الاجتماع الثلاثي لذي عقد في بيروت لتاريخ 9 / 4 / 2001 إلى إعتماد مدفتر المرور و لمكث المؤقت للمركبات، كوثيقة رسمية مؤحدة لتنقل جميع فنات مركبات نقل الركاب والبصائع اللشنية والسورية والأردمية بين أراضسي الدول الثلاث وعبرها بالترامزيت وذلك بموجب ابرتوكول لتوحيد قواعد وإجراءات المرور والمكث المؤقد للموكمات الأردنية والسورية واللبمامية بين أراضي لدول الثلاث وعبرها بالثرانزيت، تم التوقيع عليه هي بيروت مثاريع 9 /4 / 2001 وبدأ العمل به إعتبار: من 27 / 3 / 2002.

أهداف دهتر المرور والكث الأرقت للمركبات:

إن إعتماد «دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات» من قبل الدول الثالاث، لبنان وسوريا والأردن

يخدم الأهدف الثالية تسهيل الثقل والتجارة: يوجه الموطن العربي مشاكل عديدة سواء في عملية إمتقاله أو في عملية مقل البضائع عبر

المنافذ البرية بين الدول العربية هيث هناك العديد من المعوقات والحواجز التي تعترصه سواء في المصنون على تأشيرات الدخول أو في ضياع الوقت المتمثل في طول فترات الإنتظار لإنهاء المعاملات لجمركية بالإضافة إلى الرسوم والقرامات التي تفرض على الركاب والبضائع والركبات عند المراكر الحدودية.

وأن سبولة نقل البصائع وإنتقال الأشحاص تشكل عاملاً مهماً في تطوير قطاع النقل داخل بلد معين وبين مجموعة من البلدان الذي يساهم بدوره في تحقيق الربط في النقل بين دول الجبوعة من جهة ويينها ويين دول العالم الشارجي من جهة أشري من هما برزت غمرورة إزالة مختلف المواجز والموقات التي تعرقل عركة تنقل الماطنين

وإنسيب حركة ،لبضائع عبر الحدود البرية بين الدول الثلاث، لبنان سعوريا والأردن وعدم هدر الوقت في عملية الإنتظار الطويلة في مركز المدود والتي يمكن تعقيقها من خلال عدة خموات أهمها تبسيط الإجراءات الجمركية وتوهيدها وذلك عن طريق توهيد الوثائق والمستند ت بين هذه الدول.

تنمية حركة التبادل التجارى وبتحقيق النمو الاقتصادى

يعتبر قطاع النقل الدعامة الرئيسية للنمو الإقتصادي والمجرك الأساسي لحجلة التطور في حركة التجارة الداخلية والضارحية. ويلعب هذا ، لقطاع دوراً هاماً في إقتصاديات الدول إد يشكل أحد العناصر الأساسية في عملية التممية الإقتصادية والإجتماعية ومن أهم ركائر لنمو والإزدهار الإقتصادي في المجتمعات كافة. وأن عمليات النقل والتحارة ترتبط بيعضها البعص إرتباطاً وثيقًا دك أن كفاءة النق تعتبر شرطاً ضرورياً لكفاءة التجارة وبالنالي إن رقع كفاءة النقل له أقضس الأثر هي خفض التكلفة ومروبة إسبياب حركة التجارة ورواحها. وهذا ما ثبت في عالم الغرب حيث أنت نظم النقل المتطورة دوراً كبيراً في ريادة كفاءة التحارةِ سي الدول الخربية، فيما تؤثر معوقات النقل في حركة التجارة مين الدول العربية تاثيراً سلبياً هيث يظهر أن هجم التبادل التجاري بين مختلف الأقطار العربية مارال هي مستوي منخفض بالمقارنة مع التحارة البينية الإقتصادية الدولية الأخرى كالسوق الأوروبية المشتركة.

فالمعلوب هو إيجاد الطول الكفيلة بإرالة التعقيدات التي تعيق حركة التبادل التجارى كإختلاف الإجراءات والقواعد والمستندات بين الدول لاسيما المجاورة مِنها. فإعتماد دفتر مرور جمركي موحد مين لبنان، سوريا والأرس بندرج في هدا الإطار ويشكّل أحد هده الطول

تنمية حركة الساحة البينية:

إن تبسيط الإجراءات الجمركية وتوحيد الوثائق للتعلقة بعملية إنتقال الأشخاص بين الدول المجاورة من شأنها أن تعزز حركة السيحة السنية التي نعتبرها إحدى الضروريات في التكامل والتقارب بين الشعوب. وفي هذا المجال، يتميز كل من لبنان وسوريا والأرمن بممالم أثرية تعود لعضارات عديدة مرث عبر العصور بالإضافة إلى إمكانيات جنب سيلحى كبيرة.

إلا أنه على الرغم من صلة التقارب الثقافي والناريحي التي تجمع شعوب الدول الثلاث ببقي حجم التبادل السياحي فيما مينها صنياة، الأمر الذي يستدعي لا بل بحتم إزالة المواجز في وجه مواطني الدول الثلاث في سبيل تشجيع السياحة البينبه وتعزيز أواصر الأخوة والتراصل الشعبي بينهم مما يعود بالفير والإزدهار على إقتصاديات لدون الثلاث ويؤمن التعويمن عي التراجع الذي تسجله السياحة الأجنبية. تتقيق أقليم نقل موحور

إن الهدف الأكبر التعاون الحاصل بين الدول الثلاث يتجسد في السعى إلى تحقيق إقديم مقل موَّجد بمعنى أن يصبح النقل داخل عدود الدول الثلاث نقلاً داخليا وذلك من خلال إعتماد مدأ توحيد الإحراءات والقواس المتعفة معمية إنتقال الأشحاص وبق لبضائع مين هذه الدول وعبرها بالترامزيت بالإضافة إلى إمكامية إنشاء مراكز جمركية موصدة بين كل دولتين مشتركتين في الحدود البرية من أجل تفادي تكرار عمليات الفحص والتفتيش التي تحصل على المنافذ الحدودية وتوحيد الإجراءات الجمركية وذلك بهدف تشجيع تنقل المواطنين بين الأقطار الثلاثة وزيادة حركة نقل البضائع في سهولة ويسر عبر المدود بما يحقق التكامل الإقتصادي العربي فيما بينها.

إن تحقيق إقليم نقل موحد يتطلب القيام بعدة خطوات عملية للوصول إلى الغاية المرجوة. ويعتبر دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات خطوة أولى وهامة على طريق تحويل الدول الثلاث إلى إقليم نقل واحد موحد. دفتر الرور والكشالة قت للمركبات

عُرِفُ دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات وحددت مواصفاته في البند 2 من البروتوكول حيث إعتبر الدفتر بمثابة تصريح بالإدخال (الاستيراد) المؤقت لأي من الدول الثلاث ويتضمن البيانات التغصيلية الكاملة عن المركبة ومالكها والشخص المفوض بقيادتها ونأشيرات دخولها وحروجها من المراكز الحدودية لكل دولة ويكون صالحاً لغمسين سفرة خلال سنة وحدة من تاريخ منحه ويحمل غلاف كل دفتر أعلام الدول الثلاث وإسم الجهة المصدرة له ورقم

يمنح دفتر المرور والمكث المؤقت المركبات من قبل المراكز الجمركية الحدودية اللبنانية والسورية والأردنية في البلد المسجلة فيه المركبة. وبالتالي فإن السلطات الجمركية التي تتولى عملية إصدار الدقتر ومنحه تكون هي المسؤولة عن تدفيد الإجراءات التطبيقية المعلقة به. ويجرى ضمن إجثماعات اللجنة الفنية المفتصة المشتركة والمؤلفة من مندوبي وزرات النقل وبدرات الجمارك في الدول الثلاث إستعراض الإجراءات التطبيقية المتعلقة بطريقة منح دفتر المرور والمكث المؤقت للمركمات وكيعبة العمل مه للوقوف على المتاذج التي حققها تخبيق هذا الدفتر بالإضافة إلى معالجة أية صعوبات أو مستحدات تحصل من جراء إعتماده. وقد تمُّ حلال الإجتماع الخامس أوزراء النقل واللجان القنية الذي عقد في دمشق خلال الفترة 2-2/3/ 2003 مُعالِمة موضوع كيفية إصدار دفتر المرور الموّحد من حيث العلاقة بين ملد تسجيل المركبة وجنسية مالكها في حال كان هذا الأخير من أحد مواطني الدول الثلاث (لمنان، سوريا، الأردن) ومقيم في غير البلد الذي يحمل جنسيته، فتمّ الإتماق عني أنه يشترط في منجه الدمتر أن يكون قد مضى على إقامته في البلد المسجلة فيه المركبة مدة لا تقل عن سنة أشهر.

أما من حيث نتائج تطبيق هذا الدفتر، ققد أثبتت هذه التجرية نجاحها وفعاليتها في تسهيل عملية إنتقال الأشخاص ونقل البصائع مين أراضمي لدول الثلاث وعبرها بالترانريت، وقد حققت الأهداف التي وضعت من أجلها إن لجهة تسهيل إجراءات مرور خركبات فيت سينها وعبر أراضيها من باحية إختصار الوقت والوثائق والمستندات للطلوبة أي إحتصار عدد الخطوات الإجرائية المتكررة عند حدود كل دولة أو لجهة تعريز حركة التبادل التجارى وتسمية حركة السياحة البينية في الدول الثلاث بالإضافة إلى أن النتائج الإيجابية التي حققتها هذه التجرية كانت حافزاً للإقدام على خطوات عملية أخرى كان أولها نظام الحمولات المحورية.



بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والإقتصادي

تناولنا هي العند السابق بتعريف الانتمال وأجاله وتكلمنا عن الانتمان قصير الأجل 🍴 🌊 ع الأرب والانتمان طويل الأجل والانتمان متوسط الأجل. وتطرقنا لأنواع الائتمان (الانتمان الشخصي والانتمان العيني)

ونستكمل في هذا العلد، دراسة طلب الانتمان وشرح شعار إقتسام الخاطر وكذا دور البنوك في هذا الصلد.

> اما إذا كان المقترض دولة أو جالية أجنبية أو هبئة أو أحد القجمعات العامة غان الائتمان هما يبخل في نطاق الائتمان العام ويطبيعة الحال يظن هذا النوع من الانتمان «الطابع الشخصى » أيضاً رغم اختلاف المايير التي تحكمها في هذه الحالة الأوضاع الاقتصادية والسياسية للمقترض وبوجه عام يمكن الزعم دأن الانتمان الذي تطلبه دولة ما أو تجمع عام يكون في الغالب انتماناً أمناً واحتمالات التعشر فيه محددة للغاية. وكم سبق أن ذكربا أن للائتمان أوجه كالبرة ومتعددة فمنه قصبر الأجل ومنه طويل الأجل ومنه متوسط الأجل ومنه ما يتوجه إلى أقراد ومنه ما يتوجه إلى دول ومنه ما يخصص من أجل دهم عملية تجارية أو صناعية ومنه أيضاً المضمون من أطراف أحرى أو نقيم منقولة أو ثابثة.

ولذلك فإزء هده التركيبة المقدة كان يتعير أن يحكم العملية الائتمانية نوع من التنظيم والرقابة لأن مانح الائتمان في نهاية . لأمر هو أحد عناصر الجمهور سواء أكان الائتمان مقدماً من خلال إحدى فئات الجمهور مباشرة أو عن المؤسسات المصرفية أما بالنسبة أدر سنة طلب الائتمان فإنه يعتبر من أكثر الأمور حساسية وجدية حيث توزن المسائل ويتخذ القرار بالقبول أو الرقض وهو أيصاً من ، لأمور الجادة أنه يصعب على المرء التلكد من أنه قد أعطى المكم السليم فضلاً عن أن السنقيل يحمل دائماً تغيرات غير متوقعة تخالف أكثر التوقعات منطقية وسلامة - هذا إلى أن ثقافة المصرفي لا يمكن أن قلم بكل شيء حيث أن المتوقم بالنسبة آلية أن يكون على طم نكافة الشاكل التي تتعرض لها الحيآة العملية وأن يكون محاطأ بالخبراء والمتغصمين ملما بمختلف للعلومات التي يحملها الماضي القريب أو البعيد مواظباً على الدراسة والتحصيل ساعياً وراء الملومات من منا وهدك لأن قراره في النهاية يحدده حكمه على المسألة وإحساسه بالعمان وهرصنه وإحساسته باللقاطر،

وفي الواقع غان براسة طلب الانتمان يحكمه مزيج من العوامل الذانية والوقائم المادية في البيئة المحيطة، وينبغي أن يكون لدى المسئول عن الائتمان إلى جانب لحرفية والمهارة درجة عالية من الاحسمام بالمقطر مع قدر عمين من حاسة الشفافية التي لا ينطى أيضاً الاعتماد عليها بالكامل - فقد يكون للإضطرابات السياسية الداخلية والمؤامرات والثورات التي تخلق جواً من الظلق العام قد يكون لها تأثيرها البالغ على الفكر الانتماني ذلك لأن الانتمان لا ينفصل عن والثَّلَة، وعلى الصرفي أن يكون أكثر حرصاً في مثل هذه الطروف حيث ينبغي أن تتوافر لديه الشرة على الشبيز بين القطاعات الأكثر تأثراً بهذه الأعداث والأزمات إذ أن القطأ في مثل هذه الظروف يكلف كثيراً. وعلى البنك بالنظر إلى طبيعة موارده أن يعمل بكافة

السبن على تجنب مثل هذه الأخطاء ويرى الكثيرون أنه من الأصلح للبنك إزاء الأهداث المقلقة والأزمان أو حتى في حالات الركور والكساد أن يحرص ويتروى ويثبني شعار الننتظر ونرى ، ... ولكن على الجانب الأخر عليه أن يجتهد في المساهمة في إقامة المتهار بوسائله الخاصة وأعمال إختصاصاته والادلاء بنصائحه وإرشاداته وأن يحاول إنقاذ ما يمكن انقاذه مع ترجى لقدر المطلوب من الحرص والحيطة وهناك شعار أخر يصلح لكل زمان الا وهو شعار «اقتسام المفاطر» وهو ما يدفع المسرف إلى تقدم العون والمساعدة إلى فروع التحارة والصناعة مصفتك أتواعها ومفاطرها. وهنا تبرز بطبيعة العال أهمية «إدارة مركزية المفاطرة التي تحرص كافة النوك المركزية على تواجدها ضعن هاكلها التنظيمية. إن إدارة مركزية المفاطر تمكُّن البنوك من الإلمام يمجدل الائتمان المنوح لعميل ما ومن ثم تساعد المؤسسة المصرفية على اقتصام المفاطر وتغنيتها. ومن المؤكد أن الإلمام بوضع العميل لهم من العناصر الأساسية بالنسبة لأي عطية ائتمانية ولهذا العنصر أيضاً جوانب عديدة موضوعية وذاتية في أن واحد، فمدير المشروع سمى دائماً إلى أن تتوافر سيه وسائل التعويل اللازمة لشروعه وهو

لا يلمِأ إلى البنوك أو مصادر التمويل الأخرى إلا لأسباب جادة بعد

ممارسة جندة لما يتمتع به من الراقبة المستمرة للأحداث والظروف الميطة به والوعى والتنبه والدراسة النقيقة المستقبل فطيه إعداد المُعلَظُ المَالِيةَ وِينَاء التَوقِعاتِ مِم حصابِ بقيق لقيرِ التَّلَكُ أَو الاجتمالات المحيطة بتوقعاته. وهناك شعار يقول بأن «الإدارة تتبؤه وهذا حقيقي فمهارة التاجر نتأكد في الواقع من خلال قدرته

إن السعى في المصول على الائتمان يتماشي تماماً مع سمات رجال الأعمال في الوقت الراهن من حيث النطلع إلى تحقيق العائد الوفير والأرباح الكثيرة وريادة أرانام التعاملات على أنه في الجانب الأخر لا ينبغي أن يكون الإنكمان هدفاً في حد

ذاته فهو وسيلة للإدارة وليس عنصراً أساسياً لها عقد يحدث من كثير من الأحيان أن بتواد لدي طالب الانتمان شمور باليقس والفشل وحالات مفسية أغرى غير سوية عثيمة لا يستجاب إلى طلبه يتكون فكرة الانتمان عند مثل هؤلاء مرتبطة بإستمرارية المصبول عليه – بل إن هناك من القائمين على المشروعات ممن لا يقدرون دورهم في الإدارة إلا في حدود قدرتهم على الحصول علي الانتمان ويرون في الاستجابة إلى طلباتهم إرضاء لكرامتهم، فهم يرون أن البتك الذي يوليهم ثقته يؤكد من خلال ذلك قيمة الإدارة التي يدار من خلاله المشروع كما يعتبرون في المقابل رفض طاب

الانتمان بمثابة الإهانة الشخصية لهم يغض النظر عن أية أسباب وعلى النك في الجانب الأخر أن يكون مدركاً غثل هذه العالات النفسية لدى بعض المملاء وعليه ممارسة المثدر اللازم من العس التجاري العالي مع القدرة على الفحص والتحليل

إن البنك في الواقع يقدم خدمة جليلة لعميله عندما يضمع عنه انتماناً لا مبرر له مدلاً من مساعدته على الحصول عليه عندما تتوافر الدررات المقبقية لذلك، إن هد الائتمان للقرر والعامل الشخص ادى كل من المائح والمتلقى بعبدى أن يكونا شرة تعاوى بين البنك والعميل في الطار من الثقة للتبادلة، وهي إطار تعرف النك على عديل الانتمان يسعى على البنك أن يكون على علم بنوع المنتج الذى يشتهر المعيل بإنتاجه ودرجة جودة منتجاته وخدماته وموقع مذه للنتجات والخدمات في السوق – هذا إلى جانب نظام العم بالمشروع وأخلاقيات القائمين على الإدارة - وعلى الرغم أنَّ عدداً كبراً مِنْ هَذِهِ لِلْعَلُومِاتِ لا سَيِما مَا يِمِسَ مِنْهَا الْأَقْرَادِ هِي فَي المقام الأول مطومات شخصية تتطق بإنفعالات وتصرفات إنسانية ولكن لا ينبغي تجاهلها.

وقي المن الكبيرة قد يكون من الصحب تكوين رأى سليم عن تخلاقيات العميل وسلوكياته على عكس التجمعات الصغيرة حيث يصبح الأمر أكثر سهولة ... وفي جميع الأحوال فإن الإتصالات والملاقات العامة مع المارف والأسدقاء والغبرة تمكن البنك في أطب الأحيان من تقييم عنقات وأخلاقيات عملاته . هذا بالإضافة إلى أن العميل الذي يخدع مصرفه سرعان ما يجد أبواب البعوك الأغرى موصدة أمامه. ثم هناك التخوف من التعرض للمعتالين بما لدى هزااه من صفات النمب والتحايل واختفائهم قبل إكتشاف أمرهم فتخشى البنوك من مثل هؤلاء ممن بيدون بمظهر لامع حداع والدين ينبغى التنقيب عن خاياهم وسوابقهم قبل الشروع في التعامل معهم ويقدر السهولة التي بلاقيها المصرف في مثابعه ومراقبة العرض الذي من أجله يمنح القرض المخصيص لتمويل القيم الثابته فإنه يلاقي صعوبة بالغة بل ربما إستحالة منابعة إستخدام القرض قصير الأجل. حيث أن رأس للآل العامل في الجالة الأشرة سرعان ما يدخل ضمن حصاب التشغيل ويذوب معه دون أن يتمكن البتك من ملاحقة سيره ومتابعة مدررات

الإستخدام. وقد يفيد فحص المستندات المحاسبية وتحليل محتواها في تتبع مسار العملية وإنه لم يتحرف عن الهدف الأساسي المسوم ألها-

ولكن قد متدخل سوء الحظ وتعشل المستندات في إثبات ذلك وهد يصبح من الصعب بل من المستحيل المتابعة بالرجوع إلى الورام إن برجة إنقان العميل لإدارة مشروعه عنصر هلم أيضاً ينبغي أن يؤخذ في المسمان مثله مثل الأخلاقيات تعاماً، فعلى العميل أن بكون على دراية ثامة بمهنته يعرف كيف يبيع وكيف يشترى مع القدر الكافي من الحيملة والعذر والجرأة المصموية، أن حسن النبة والأمانة ورقة التعامل التي قد يتحلى بها التاجر في مجال عمله لا تكفى بل يلزم تجنب التعامل مع العملاء المفرطين في التقاؤل و أجهاة والضعفاء ممن يتميزون بحب للقامرة والمضاطرة فيعرضون الممرف لواقف يصمب الخروج منهاً ، وهناك جانب آخِر ينبغي النظر إليه بمين الإعتبار في مجال علاقة النك بعميلة أيضاً يتمثل فيما قد يتمير يه بعض العملاء من رؤساه المشروعات من ثراء - فهذا الثراء يواثر أيضاً شمانات إضافية ولاسبعا عندما يتاح للمصرف أن يتصرف في المال عند الاقتصاد كما أنه تعبير إضافي عن قوة المشروع وعَناصر التفصيص فيه - وقد جرى الإعتقاد بأن الثروة خاصة الإعتياد على إمتلاكها تكسب مساحبها خصائص الإدارة الجيدة ولكنية غمسائص تكون مزودة بروح المقاطر والمعامرة المصوية لأن الشخص الذي يكون في أكثر الأحوال مدركاً للمسئولية يخشى المُفاطرة والمغامرة أكثر من غيره ... وعلى الجانب الاغر لا ينبغي الإنسباق وراء المظاهر المسالة فقد تكون مظاهر الثراء خادعة في بعش الأحيان بل على المره أن يتشكك ولا تلخذه المظاهر الخارجية البراقة ،، ويجب ألا يغيب عن الذهن بطبيعة الحال المشاكل التي قد يتعرض لها البنك مثارً إزاء ما يجرى تطبيقه في الشركات المغلقة - كما لا ينبغي إخلاقاً أيضاً إهمال مسكة الأملاك العقارية والرهن المتعلق بها فلنتذكر دائماً أن الرهن عبارة عن إحتجاز القيمة الأبئة كضمان - وقور توقيع الرهن يصبح من حق الدائن التصرف في القيمة وله سلطة بيعه وإستلام ثمنه ورغم ذلك فإن القيمة الثابته المرمونة لا تتوار للمصنوف عنصر التهدئة والإطمئنان إلا بقدر ها

تتمتع به حرية وتحرر من أية رهوبات جانبية أخرى. وهماك أيضاً من العملاء ما يجرى العرف على تسميتهم بالعملاء المتبرزين وهؤلاء ينبغي أن تتضمن المراسات الإنتمانية بشأتهم القمص الدقيق الوضاعهم وعلى البنك أن يستوقى كافة المستندات

وللطرمات التي تؤيد إمتيازات هؤلاء العملاء، ولايجب النظر في طلب الإنتمان دون دراسمة وافية للموقف المالي للمميل من كافة جوانبه وهما دعونا نؤكد مرة أخرى طي أنه من المهم توجية وقحص ميزانية العبيل وبراسة عناصرها تحو خدمة الهدف من منح الإنتمان. وإنشقد مثالاً على ذلك وهو حالة عدم كفاية الموارد مما يدعو إلى إستدعاء جانب من رأس المال العامل أو الإنتجاء إلى قروش قمسيرة الأجل فقد بحدث كثيراً أن يحتاج المشروع إلى قروض قصيرة الأجل لمواجهة مصروفات إستثمارية وطي البنك في مذة المالة أن تكون ليبة امكانية الإستجابة لهذا الطلب الذي يعتبن من الناحية المالية ومن الناحية المصرفية من المعارسات التي تحمل مخاطر كبيرة - فالإنتمان قصير الأجل في هذه العالة يكون قد إنصرف عن هدفه ومن حلال لعبة المد والتجديد قد يتحول الإنتمان قصير الأجل إلى إنتمان مترسط الأجل. وقد يكون العميل جاهلا بمرقية العمل وأصوله ويكون كل ما يبقيه هو الحصول على قرض

أما البنك من جانبه قانه يعتلك أدوات الصرفة وله أن يلجأ إلى الإداة المسميمة التي يمكن من خلالها الإستجابة إلى طلب العميل وإحتياجاته، وإذا نفعته الرغبة في مساعدة العمين إلى إهمال جانب من الهدف من منجه القرش في ممورته الأصلية فهو يذاك قد يلعق الضرر بعملية وبالبنك أيضاً – وعلى البنك – في كافة الظروف ألا يكون مجرد معول العملية فحسب بل عليه ويقدر المستطاع أن يكون المستثنار الذي لا يبخل عليه بالنصبح والإرشاد التي من خلالها تعديل طلب القرض أو تغيير شكله.

ولا يهمه كثيراً الشكل أو الصينة التي يكون عليها هذا القرض،

ويعد - فإني أرجو أن أكون قد وفقت في عرض موضوع الإنتمان لمرض الواقي - الذي يجب أن يلم به كل من يعمل في أي من المجالات الإقتصادية والمالية والصناعية والتجارية - لأنه حالياً كثيراً ما تلجأ إليه معظم المؤسسات

and the same of the same

النقطبط الاقتصادى أسالبته ومعابيره

دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الإقتصادية

يامكان الدولة بما تملك من وسائل وما لديها من سلطات أن تمارس دوراً مهما في التأثير على معدل القمو الاقتصادي وقوجيه التذمية الاقتصادية. والتخطيط يعنى بصضة عامة أنه مماية عقادينة تستهدف عن طريق تدخل الدولة أو الفرد تحقيق أهلداف ممينة مع تحديد الوسائل اللازمة. تهلغ تمانك المضافة عن التنسيق فيما بين تلك الأهداف وهذه الوسائل بما يحقق الأهداف القررة بأقصى درجة من الكشاءة.

> وقد يدمرف الشفيط التعلق التنبية الالتصابية حكل مشمعة المثل اللهرمي من الشفيطة إلاساء الدولة الدوب لتخطيط الأوامل الحربي مثل الشفيطة الإسداء الدولة الدوب وكذك الشفيطية التمبير ما خربت الدوب ومثل الشفيطية السياء وورسميه والتقطيط لقالين إذا (الإبادة الدورية لتن تصبي الدول أن التلم الراسعاية وتفقلت القطاء من حيث طول للدة وتن حيث الشمول ومن حيث ما تطوي عليه ما التصديل من التعام الراسعاية من التطوي عليه ما التصديل من التعام الراسعات من التطوي عليه ما التصديل من التعام الراسعات المثلق عليه من التطوي عليه التطوي عليه التطوي عليه التحاصة التطوي عليه التحاصة التطوي عليه التحاصة التطوي عليه التحاصة ا

وينقسم التخطيط من حيث الفترة الزمنية إلى:

1- الخطة الطوية الأجل وتتراوح فترة التخطيط فيها ما يين عشر سنزان ومني النظران في القاميل وفي الغطة الدينشة لاتجاءت التطوير دون النظران في القاميل بان يكن الفي الترامض لها بحيث يتسم لمائجة الشاكل الأساسية التي تشمين لها المضلة أو أن يسمح الإنجاز المشروعات التي تستغرق إنجازها فترة تزيد عن المنة المألهة للخططة الأخرى.

2- لنطة تقريضاً الأولى ليتزاوح طولها في التقاديين ذات يوسح حسان ويشم يحدث في من يجرف أكر من السيدين المسلم المواقع المستقدات المسلم المستقدات الأولى في إمار برانامين بنني يخطوات محدث على مار استارت القارية المسلم المستوية القريضات المترجة على مار استادات المسلم المترجة المسلم المستوية بين المسلم المستوية بين المسلم المستوية المسلم المستوية المسلم المستوية المسلم المسلم المستوية المسلم الم

- اللخلة تصبيراً الأبل خطة سيزو أن تقليدة بحد يتم تحديد أنفايات الإكار ليوماً ليوماً المتاليات المتحامة الرئية شاء الأمداف بالكر دومة من القصيل مثل تعديد عمل نصر المستاعات وكالت تحديد بذائق السناحات القباء والانتمائية بالمسروعة رسياحات الأسلام والإمير ويتحقق الأهداف بالأمر الترقيق المتحدة الشاعدة السياحات المتحديد الأعداف المستحدة المتحدة المتحددة ا

أما بالنسبة لشمول الخطة فإنها تنقسم إلى،

1 - 1 - الساب تشطيط مشروع مضدور عبين تر متطيط مشروع بعين ترة متطيط مشروعات يريق ان تنفيذها له أهمية حيرية لم يقم جونك النسب إلا تنفيذ الإستاد الاقتصادية وترجع هذه الشروعات هي قائمة واحمة أو يربطه ولا يغيز هذا من كان أن هذه الشروعات لا ينتج عنها من كل علنا على حدة حالماً أن هذا الشروعات لا ينتج عنها المؤلفة الواقتصاد المؤلفة الواقتصادة المؤلفة وينم المؤلفة المؤلفة المؤلفة المؤلفة لين على وهويه المؤلفة المؤلفة المؤلفة لين على وهوية المؤلفة المؤلفة لين على وهوية المؤلفة المؤلفة المؤلفة للمؤلفة للمؤلفة للمؤلفة للمؤلفة للمؤلفة المؤلفة للمؤلفة المؤلفة للمؤلفة المؤلفة المؤلفة للمؤلفة المؤلفة للمؤلفة لل

2 - 2 - مارس التخطيط العرض أي التخطيط المكافل للاستثمار أو تخطيط المكافل للاستثمار أو تخطيط المكافل المراحة مبينة أما المراحة من الأسليب العالمي دونمبر الأسليب السابق المناحة بين بشكل بينانا «كافل الأجواء سابقية أن المناحة المراحة التحول الاستثمار في البرنامج المكافل حيث من الراحة المكافل حيث من الراحة المكافل حيث من المراحة المكافل حيث من المراحة المكافل حيث المراحة المكافل عن المراحة المكافل حيث المراحة المكافل عن المراحة المكافل حيث المراحة المكافل عن المراحة المكافل عن المراحة المكافل عن من المراحة المكافل من المراحة المكافل عن من المراحة المكافل من المراحة المكافل من المراحة المكافل عن المراحة المكافل عن المراحة المكافل عن المراحة المكافل عن المراحة المكافل الم

2- 3 - أسالين التنظيط الشامل هون يتو وشع خطة المنافق كل من السيان المام والطائفة المام والمنافقة الكلمة ويقل مسال السامل المام المنافقة الكلمة ويقل السامل والثاني من أسطل والثاني من أسطل يلاناتين من أسطل كلي أنها يستهدّ على أساس السياسية الانتسامة الانتسامة الانتسامة الانتسامة الانتسامة الانتسامات النافق المنافقة على منظمة التاليخ بها سامر التنافق ويتم في كلا الأسلوبية على المنافقة على المنافقة المنافقة على منظمة التاليخ بها سامرات والمنافقة على منظمة التنافقة على المنافقة على المنافقة على المنافقة ويتم في كلا الأسلوبية عملية التقريب المنافقة على المنافقة ع

3 - ما تنطوى من التفصيل أي:

3 - 1 - التخطيط الركزي،

لا يقتصر الأمر على تحديد الفطة الاقتصادية بتحديد عدد من الأهداف وإنما يتطرق من ذلك إلى صياغة خطط تفصيلنة الفتلف القطاعات فضلاً من خطط فردية تلتزم بها المشروعات في مزاولة نشاطها الاقتصادي حيث لا يقتصر الأمر على تحديد القيمة الإجمالية للإنتاج مثلاً بل تتعاول المُطَةَ أَيضًا تُحديد ماهية السلم التي يتعين إنتاجها بل والأثمان التي يعرض بها الإنتاج للبيع أى تتم ترجمة معظم الأهداف التى تتغبمتها الخطة إلى مجموعة من الأوامر والتطيمات الملزمة وبذلك شعل الأوامر والتطيمات محل قوى المنوق في توزيم الموارد الاقتصادية على وجوه الاستعمال ولا يعنى ذلك أنه ليس الوحدات الاقتصادية صوت في تصديد الأهداف ذلك أنه كما سبق أن أوضحنا صياغة الخطة الاقتصادية إنما يقوم على أساس انتهاج أسلوبي التخطيط من أعلى إلى أسفل والتخطيط من أسفل إلى أعلى في نفس الوقت وبذلك فإن مقترحات الوحدات الاقتصادية ترثفذ في الاعتبار عند صياغة الضطط الاقتصادية وبذلك فإنه في ظل التخطيط المركزي تتطرق الخطة إلى تتظيم أدق

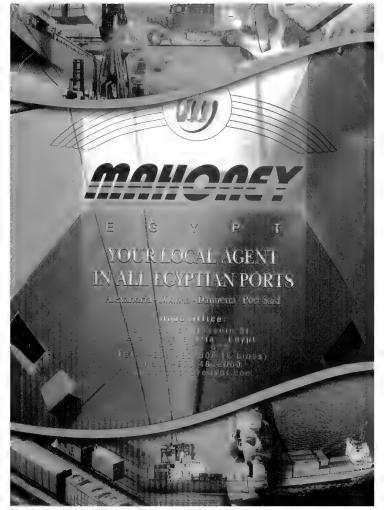
التقاميل في النشاط الاقتصادي عن طريق ، لأوامر والتغيمات التي تصدرها السلطات القوامة على التخطيط.

3 - 2 - التغطيط اللامركزي:

في اللامركزية تقتصر القطة الاقتصادية على تحديد عدد من الامد الكلية التي يتسمى تصفيقها بلوغ الاقراص العامة ودولة ودولة ودولة كالانتصادية في بدون مقدس متنسبة الامداد الكلية ودول أن تقدر إلى تحديد اعداد مطمعة للشروعات التي يقالم منها الاقتصاد الكوبي وقائم الملكات القائمة الملكات الملكات الملكات الملكات الملكات الملكات الملكات الملكات الانتصادية الانتصادية الانتصادية الانتصادية على النشاط الملكونية على النشاط الانتصادية التصادية التصاديقات التصادية الانتصادية ا

وتنقسم أساليب الرقابة إلى أساليب عباشرة وأساليب غير مباشرة فعى المباشرة تتمثل في قواعد تضعها الدولة وحدود ترسمها للسلوك الذي يتعين انتهاجه في المحيط الاقتصادي أما في الفير الماشرة فيتم الاعتماد على قوى السوق أي على جهاز الثمن في تحقيق الأهداف وذلك بتغير نعض العناصر التي يؤسس طيها الأفراد تصرفاتهم في الميط ، لأقتصادي حيث يتسنى الانحياز بهم إلى سلوك السبل الكفيلة يتحقيق الأغراض مثل السياسة الضبرينية والعديد من أدوات السياسة التقدية والانتمانية، ويذلك فإن التخطيط في صورته اللامركزية الخالصة يفترض الاعتماد على أساأيب الرقابة غير المباشرة وهدها وليس على إصدار الأوامر والتعليمات أي أنه في ظر التضطيط اللامركزي تقف الخطة عند حد تقرير أهداف كلية دون التطرق منها إلى تقرير أهداف مفصلة، ولم يعد هناك فصمل تام بين المركزية واللامركرية حيث انجهت العظم الاشتراكية في الخمسينات نحو اللامركزية في تخطيط الحياة الاقتصادية وأصبحت للقطة مجموعة من الاهداف الكلية التى يستهدف تحقيقها بالنسبة لعدد من المتغيرات الاقتصادية ولم تعد تتطرق إلى تحديد أهداف إبتاجية مقصلة للمشروعات وإنما أصبح يعتمد في حفز المشروعات على تحقيق الأهداف الكلية المقررة بالضطة على الأساليب المباشرة وغير المباشرة للرقابة على النشاط الاقتصادي تمثل هذا في الاعتر ف المشروعات بدرجة أكبر من الحرية في إدارة شئونها وزيادة الاعتماد على الموافر التحقيق درجة أكبر من الاستعمال الرشيد للموارد الاقتصادية،

وفي النظم المقتلطة مين بيوجد الطاع عام ويعيل جيشاً إلى حنب مع قطاع خاص يلمب دورا ماماً في الانتصاد القوس فلا الدوس الدوس الدوس الدوس فلا الدوس فلا الدوس فلا ويطلق التنميرية لا يقسل الدوس فلا ويطلق الدوس فلا ويطلق الدوس فلا الدوس فلا الدوس فلا الدوس الدوس فلا الدوس فلا الدوس فلا الانتصاب فلا الدوس فلا الد







جلالياسين

على ثقة القيادات السياسية بمدخدمةسيادته رئيسا لجلس إدارة شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وذلك لما قام به سيادته من إنجازات ونجاحات عديدة ويتمنون نسيادته كل تقدم وإزدهار في ظل القيادة الرشيدة لفخامة الرئيس

محمد حسني مبارك

أسرة تحرير مجلة إنترنا شيونال وجميع العاملين بها يتقدمون بخالص التهنئة القلبية للسيد اللواء مهندس

على الدين أبو سمره على ثقة القيادات السياسية

بمدخدمة سيادته رئيسا لجلس إدارة

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبري وذلك لما قام به سيادته من إنجازات ونجاحات عديدة ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة الرئيس محمد حسني مبارك



























MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegynt.com



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St. Tel: +203 48 55 001 (9 lines)

Fax: +203 48 55 002



في إطار التعاون والتنسيق الدائم بين وزارة النقل ممثلة في هيئة موانى البحر الأهمر وبين شركة تنمية ميناه السخنة شهد السيد الوزير محمد منصور (وزير النقل) مراسم التوقيع على عقد إنشاء وتشفيل محطة صب سائل ورصيف بحرى بالحوض الثالث بميناء السخنة وذلك بين اللواء / هشام السرساوي رئيس هبئة موانى البعر الأهمر والريان/ أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة.

بمهجب العقد المشار إليه تقوم هيئة مواني البحر الأحمر بتقديم مساحة 150,000 متر كمرحلة أولى لشركة ميناه السخنة كحق إنتفاع وذلك لإقامة المعطة موضع العقد.

تقريم شركة تنبية ميناه السخنة بإنشاء وتشفيل محطة صب سائل وإقامة رصيف بحرى (Jetty) لغدمة مشروع إنشاء وتشغيل محطة المستودعات والصهاريج الأرضية لتغزين ومناولة المنتجات البترولية والكيماوية السائلة بكافة أنواعها واستلام وتداول المنتجات البترولية والكيماوية والقيام

بعمليات تموين السقن، كما تقوم شركة تنمية ميناء السخنة بتولمير التمويل اللازم لإقامة المشروع ووضع التصعيم الإنشائي مع القيام بأعمال الحقر والتكريك الأساسي للموش المائي المحطة وإنشاء الرصف طبقا للرسومات والتصميمات الهندسية وفق المعابير والنظم البحرية مع استخدام مواد ومعدات ذات هوية عالية ومراعاة كافة الالتزامات والاشتراطات والاتفاقيات الدوأية التطقة بحماية البيئة. يقام للشروع على مساحة 150.000 متر كمرحلة أولى داخل ميناء السخنة بتكلفة حوالي 70

تقهم الشركة بإنشاء رصيف بحرى بطول 400 متر وعرض 125 ومساحة مائية أمامه بعرض 250 مة

وهمق 17 مثر ويسمم بتراكى ناةات البترول المماتلة حتى 200 ألف طن حمولة كلية. يقدم هذا المشروع العديد من المشروعات الاستثمارية العملالة المقامة بالمنطقة الاقتصادية الماصة بشمال غرب خليج السويس غاصة مشروع الأمونيا (تكلفتة الاستثمارية 550 مليون دولار) ومشروع الميثانول (600 مليون دولار).







الريان/أسامة الشريف اللواء/ هشام السرساوي الهزير محمد تطفى منصور

تقوم شركة تنمية ميناء السخنة بإسناد إدارة المشروع لشركة سونكر لتموين السفن (إحدى شركات مجموعة أميرال للاستثمار مشاركة مع بعض شركات وزارة البترول) وذلك لما لها من غبرة ويراية في تشفيل معطات الصب السائل،

يعد مشروع محطة الصب السائل والرصيف البحري أهدي مشروعات شركة تنمية ميناء السفنة وفق المفطط المام للميناء حتى 2020 والذي وافق عليه مجلس الوزراء عام 2003. يهقر المشروع 400 فرصة عمل مباشرة للعمل داخل المحطة والرصيف كما يخدم المشروعات البترواية والكيماوية بالمنطقة التي توقر 4000 فرصة عمل بها،

كل هذا يأتي بدعم من السيد وزير النقل الذي يرمى ويدعم الاستثمار الجاد على أرض مصر تتقيداً لبرنامج السيد الرئيس محمد حسني مبارك لإقامة المشروعات العملاقة على أرض مصر لتوفير الرّيد من فرمن العمل للأجيال القادمة.

إستكمالاً لمراحل النمو والتوسم ألثى تقوم بها ميناء السخنة مِلبِت مؤخرا 7 أوداش جديدة اثنين منها من نوح Super Post Panamax (STS) والفيسة الأخرين من توع RTG. وتتميز هذه الأوناش بالكفاءة العالية والحداثة حيث يستطيع حامل الأوناش الوصول إلى 60 متراً إرتفاعاً عن الأرض وتستطيع أيضاً تفريغ وتصيل أحدث جيل من سفن الماويات والتي يصل عرضها إلى 22 متر، أما أوناش التستيف من نوع RTG فهي من طراز (1+5) وبموف تعمل في سلمات تستيف العاويات والتي تكرن يعرض 6 حاويات وبارتفاع 5 حاويات. ومن المقرر أن يتم تجهيز الأوناش الجديدة بهددات تحكم وترجيه حديثة الغاية.

ومع العمل بثلك الأوناش الجديدة سترتقع الطاقة الإستيعابية لتداول العاويات في الميناء إلى 600.000 وحدة مكافئة

وقد علق الربان أسِامة الشريف، رئيس مجلس إدارة تنسية ميناء السخنة قائلاً وإن جلب وإستخدام تلك الأوناش الحديثة تعد خطوة هامة في مراحل النمو والتطوير بالميناء، قعما لا شك فيه أنها ستعمل على زيادة إنتاجية الميناء ورفع كفاءة العمل إلى جانب زيادة طاقة الميناء لتداول عدد أكبر من الماويات، هذا

وتسير الميناء بخطى ثابتة لتحقيق أهداف النمو المرجوة وفقآ للمخطط الرئيسي الذي ثم وضعه منذ بداية المشروعه

وقد شهدت ميناء السخثة حركة نمو متزايدة لسفن الماويات خلال السنوات الماضية. وقد ثم مؤخراً ثوقيع عند من العقود مع خطوط حاويات جديدة لاستخدام ميناء السقئة لنقل بشنائتها عير ممس

والقوم حالياً ميناء السخنة بالتفاوض من أكبر المطوط الملاحية في العالم التي تتقل البضائع بين آسيا وأوروبا، ومن المؤكد أن هذه المقاوضات سننتهى بنتائج إيجابية تتضمن زيادة تداول البضائم وزيادة حركة

لإنتاج الوقود الحيوى ،

السفن بالمينام ومن الجدير بالذكر أن ميناء السخنة تستقطب العديد من المضروعات والصناعات والتي ستؤدى بدورها إلى زيادة تداول بضائع الصب والبضائع الخاصة بيناء تلك الشاريع الصلاقة. وتشمل تلك للشروعات الهامة مصنم لتكرير السكر ومشروع



ومن المتوقع مع زيادة حجم الأعمال بالميناء ومع الإستمرار في التوسع والنمو أن تستثمر الميناء 50 مليون دولار لجلب 11 ونش إضافي منها 3 أوناش تنقل البضائع من السفن إلى لليناء و8 أوناش تحمل اليضمائع داخل للينام



في أمسية رائعة على ضفاف قناة السويس أقيم بفندق سونستا بورسعيد إحتفالية كبرى في منتصف الشهر الماضي يسودها مشاعر الحب والنفء والهفاء ثرجل تلاحمت معه أفتدة قطاع عربض من العاملين في قطاع النقل البحرى لا لسوه من سيادته من دماثة الخلق والجهد التواصل وإضافة الجديد في تلك الرحلة الراهنة التي تشهد العديد من التنافسات والصراعات القوية على صعيد النقل البحرى وإن كانت مواني بورسعيد العملاقة قد أثبتت جدارتها ونجاحها بقوة وسطرت إسمها من نور على خريطة الملاحة العالمية وإن كان هذا يرجع إلى كوكبة من القيادات التي أدارت ذلك الصرح بمزيد من التخطيط والإدارة الناجعة الذي كان لها أثرها اللموس على الساحة العالبة.

> ولعل من ثاك الكوكبة التي أضافت الكثير وسعت إلى وضع خطوات ومراحل لازال أثرها حتى الأن .. القائد اللواء/ هشام السرساوي، رئيس هيئة مواني البحر الأحمر المحالي والذى أدار موانى بورسعيد وأضاف الكثير ولعل مرحلة تطوير ميناء غرب بورسعيد خير شاهد على ذلك لينهض بهذا الميناء العملاق ليدخل في منظومة تلك الموانى الواعدة

فكان لازماً بعد ثلك المحصلة الناجحة التي تولاها السرساوي - بثلك المواني أن تتم دعوة سيادته من أخيه وصديقه اللواء / شيرين حسن رئيس هيئة ميناء بورسعيد لتكريمه لما أضافه سيادته من إضافات ولسات كان لها الأثر الإيجابي وفي ثلك الأمسية الرائعة كانت القلوب والعيون تتسابق للمصافحة والشوق لتلك الشخصية





والتي تركت أثراً طيباً في قلوب العاملين والتى أنصسهرت معه Sonesta Hotel في بوتقه واحدة يملؤها شعار الحماس والاجتهاد ومواصلة السيرة.

تضمنت الإحتفالية كبار قيادات

Port Said النقل البحرى والقيادات

السياسية والتنفيذية بمحافظة بورسعيد وفي مقدمتهم اللواء/ شيرين حسن رئيس ميناء بورسعيد الذى استقبل صديقه وأخيه بصدر يملؤه الشوق والتقدير، اللواء/ أحمد عبد القتاح ندا مساعد أول وزير الداخلية ومدير أمن بورسعيد، اللواء / توفيق أبو جندية رئيس ميناء دمياط واللواء جلال يس رئيس شركة

عايبات بورسعيد وممثلين عن هيئة قناة السبويس وكبرى شبركات الملاعة التوكيلات والغطوط الملاحية الكبرى وكذا أعضاء غرفة ملاحة بورسعيد برئاسة حمد الصياد رئيس غرفة وسعيد على رئيس غرفة مائحة البحر الأحمر وقيادات نركة ترست وقائد القاعدة البحرية ببورسعيد.

بذا وقد تبادل الجميع الذكريات والتهاني والهدايا تقديراً لهذه الشخصية المحبوبة تمنوا لسيادته التوفيق في موقعه الجديد ليواصل رحلة العطاء والانجاز لتتواصل سبيرة الانجازات ونهضة للوانى للصرية،

في ظل للنظومة الكبرى التي تنتهجها وزارة النقل المصري بنهضة موانيها قيادة المهندس/ محمد منصبور وزير النقل الذي يحرص دائماً ويساند كالهة لمراحل التي تخطوها تلك المواني لتظل رافعه إسم مصر علي خريطة الملاحة





Egypt's fully integrated transport group offered through three divisions

info@egyconline.com

info@naggar.com alexsupco@naggar.com

Semice:-

- Egyptian Container Line Logistics
- Naggar Shipping Company
- Alexandria Superintending Company

Ship Owning

- NSC Chartering
- Egyptian Container Line

Technical

- · Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation (Ship Management)
- Dan Reefer (Cold Chain Managers)
- Naggar Engineering (Ship Repairs)

Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient vargo vare. Through a team of dedicated professionals And

IT IS ALL UNDER ONE ROOF
CALL US FOR MORE DETAILS





Norna Shipping Corp. (S.A.E.)

Head office: No. 20 . Patrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 – Egyptian, Tel.: +203 3006000, Fax. +203 4800122.

Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com Cairo Office: No.37, Baghdad Street, Cairo – Bgypt , Tel.: +202 2917560 , Fax: +202 2917536

www.egyconline.com

www.naggar.com

A. K. NAGGAR GROUP

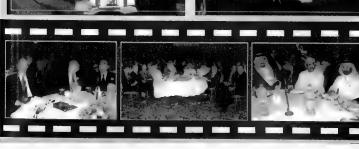
The Transport Professionals of Egypt



17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT
e-mail:mail@afihworld.com
web sile:www.afifiworld.com

+2(03)5928123 FAX:+2(03)5923797 +2(03)5901521







تغطية ميادة محمود

ياسمين عبد المجيد



الهندس/محمد لطفي منصور وزيرالثقل للصرى

إلا أنه إستطاع أن يتغلب عليها واستأتف عمله ملأ النتقال مقره إلى الإسكسرية بحقق حلال الفترة الدضبة بجدرات متميزة أسهمت بفاعمية في تطوير قدرات الموانئ البحرية العربية سواء

العربية البيئية.

من حيث الإمكانيات الفنية و لبشرية أو رقع كفاءة المدمات التي تقدمها ودرجة القدرة على المناولة في مواجهة المواني الدولية...

عقد الإجتماع الدوري الثالث والثلاثون الجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية بالإسكندرية خلال الفترة (4 – 6 مُوفعبر 2006) تحت رعاية معالى المهندس/ سععد لطفي منصور وزير النقل المصري، وبرئاسة سعادة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم مدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام ورئيس مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية، واللواء/ عصام الدين مدوى أمين عام الإتماد، ويحضور لفيف من كبار المستولين ورجال الاقتصاد ورجال القوات البحرية على رأسهم د/ أحمد جويلى الأمين العام لمهلس الوهدة الإقتصادية العربية، معالى د/ زياد الطّاطة وزير العقل الفلسطيني ، اللواء/ مُخْتَار عمارً رئيس قطاع النقل البعرى المسرى وممثل ورير النقلء اللواء/

عادل لسب محافظ الإسكندرية. د/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية العلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى واللواء/ عياب ماميش رئيس أركان الثرات البحرية المعرية،

وقى الجلسة الإفتتاحية رحب الجميع بالواود المشاركة وتعنوا نهم إقامة طببة في مدينة الإسكتدرية الميناء الأول للصر منذ 4 ألاف سنة قبل المبلاد تلك المدينة العربقة ذات التاريخ

وفي كلمته عبر اللواء/ عادل لبيب محافظ الإسكندرية عن أهمية الجهود المبذولة لتطوير المونئ العربية باعتبارها اأركيزة الوسطى والأساسية الموجودة في محور ومركز الكرة الأرضية وتمر بها التجارة بين الجنوب والشمال والشرق والغرب.

والتنسيق الكامل هو الذي يضعنا على خريطة المنافسة العالمية. وذلك يبنى إستراتيهية وأحدة تخدم هدف موحد وهو التعاون والعمن المشترك وهدا ما أوضيعه الأستاذ/ معيم من إبراهيم النعيم رئيس

الإتصاد ومدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام من أن الإثماد قد أنهز العيد من الدراسات الفنية المتخصصة لتوحيد النظم والهياكل والأجور ووضع إستراتيجية لتنمية الموارد البشرية وأسس حماية البيئة البحرية، وذلك بجهد (22) عضو عامل ينتمون إلى 18 دولة عربية بالإضافة إلى 23 عضو منتسب من ست بول عربية. ونطلاقاً من الجهود البنولة والإنجازات المتحققة تم إختيار

الاتحاد لتولى أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى في إطار مجلس وزراء الثقل العريي

وقد صرح د/ أحمد جوبلي أمع عام مجلس الوحدة الإقتصادية أنْ المجلس قام بدراسة معوقات التجارة بين الدول العربية،

ويعد إنتهاء جلسات وقد أوضحت هذه الدراسة أن للعوقات القبية وتقص الخدمات الإجتماع أقيم إحتقال والبنية الأساسية خاصة في منظومة التقل بين اليول العربية مناسبة مبرور 30 هى الشبب الرئيسي، واذلك فقد أوات معظم الدول العربية عاماً على الإتصاد تم إهتماما كبيرا لتطوير الموانئ القائمة وإنشاء موانئ جديدة فيه تكريم العديد من رعلى الرغم من الأحداث السياسية المؤسفة التي يمر بها العالم الرمون والشخصيات العربى إلا أن المؤشرات الإقتصادية أظهرت تقدماً ملجوظاً فقد البرائدة في المجال تعدى الناتج المحلى الإجمالي لعام 2005 التربليون دولار،

كما زادت الإستثمارات البينية العربية من 6 مليار بولار إلى

36 مليار دولار خلال الثلاث سنوات الأخيرة ، وإرتفع حجم

ثلاثون عاماً من الإنجاز

أنشئ إتحاد الموانى البحرية العربية منذ ثلاثون عاماً كأحد الانتحادات العربية النوسة

المتخصصة بقرار من مجلس الوحدة الإقتصادية العربية ليمارس عمله في أكتوبُّر

1976 لتحقيق التكامل الإقتصادى العربى والتنمية الإقتصادية وتدعيم التجارة

التمارة من 640 ملبار دولار إلى 870 مليار دولار خلال مام 2005ء

تحدث اللواء/ مختار عمار عن دور الإشصاد في توحيد الصف المرسى والإستعانة بالأراء والضبرات من كافة الدول العربية، والعمل على تعسم نظم الإدارة الإلكترونية في كَافَةَ الْوَانِيُّ العربية إيماماً منه بان الإدارة السليمة للميناء من أهم مقومات الليناء المصرى وتسهم في عملية

تسهيل التجارة الدواية في ظل

في نفس الممال.



اللك عبد المزيز بالدمام

نظام عالمي جديد لا مكان فيه قكنانات الضميعة. صوح اللواء/ عممام النين بنوى أمين عام الإتحاد يأن الإجتباعات التي حضرها معتلو 16 دولة قد توات تعميم وتنفيذ قرارات مجلس وزراء النقل العربي في دورية (19) ، وتناوات الغريطة الإستثمارية للإتعاد وتحديد المعايير المطلوبة لقياس معدلات الأداء بالموانئ البحرية العربية طبقآ للمعدلات العالمية وعلاقة الإشماد بالإشمادات اللفنية النوعية الآخرى خاصمة العاملة

رئيس الإثعاد ومندر عامميتاء

د/ زياد الظاظ وزير الثقل القلسطيني

د/ محدد الطقى منصور

والتكنولوجيا والنقل البحرى

إبراهيم رئيس ميناء الإسكندرية

وأناب عنه الربان/ حسن الشربيس

 أ/ رشيد عليو مستشار مجلس الوهدة القتصادية العربية. إخنتم مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية وجمعيته العمومية أعماله بمشاركة معالى المهندس/ زياد الظاظا وزير النقل والمواصيلات الظسطيني ضيف شرف الإتحاد بزيارة لميناء الإسكندرية العريق الوقوف على أهم مراحل التطوير بالميناء، مما كان له أكبر الأثر في نفوس السادة الأعضاء.

وزير النقل المصرى وينوب عنه في تسلم التكريم اللواء/ مختار

لواء بحرى/ مختار عمار رئيس قطاع النقل البعرى

د/ جَمَال الدين مفتار رئيس الأكاديمة العربية للعلوم

تكريم روح وإسم اللواء / أحمد حميده الأمين العام السابق

الأستاذ / نعيم بن إبراهيم النعيم مدير عام ميناء الملك عبد

العزير البهرى ورئيس الإشعاد لواء بحرى / إيراهيم بوسف

الأستاذ/ محمد شوقى يونس رئيس شركة الملاحة الوطنية

اوا ، بحري/ عصام الدين بدري أمين عام إتحاد المواني البحرية

وقي ختام الإجتماعات قام مجلس الإدارة برفع برقيات شكر إلى فخامة الرئيس محمد حسنى مبارك لشكره على دعمه المعربي المشرك

والإتمادات العربية نترعية التخصصة، ومعالي الدكتور/ محمد حلفی منصور - وزیر النقل المسرى لكرمه في إستضافة الوقود العربية الشاركة في الإجتماعات ودعمه المستمر لقر الأمائة العامة للإتماد وسعادة اللواء/ محمد إبراهيم بوسف -

الرئيس السابق لهيئة ميناء الإسكندرية ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للتقل البحرى والبرى

ورثيس الإتحاد العرمي للناقلين البحريين والسيد اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية لجهودهما المبذولة في تطوير ميناء الإسكندرية كميناء عربى واعدء ومشاركتهم بفاعلية في اجتماعات مجلس الإدارة.

اللواءيعري

مصام اللبن بلوي

أمن عاد الإنحاد الوائى البحرية والعربية



ايراهيوبوسف محمدة خمد إبراهيم يوسف رئيس الشركة القابضة الفقل البعرى والبرى









هذا وقد أقر الإتحاد تكثيف الإتصالات والزيارات للدول العربية غير الأعضاء لحث المستولية فيها على الإنضمام، كما تم التأكيد على إستكمال تطوير موقع الإتصاد على الإنترنت ومتابعة مشروع إصدار مجلة الإتصاد على أن يتم عرض ذاك في الإجتماع الدورى الرابع والثلاثين لمجلس إدارة الإتحاد فلقرر له الإنطاد في شهر مارس 2006 في جمهورية السودان،





LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

DECEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
MV CLIFTON BRIDGE	03E	01/12/06	PSD
M/V YM COSMOS	43E	02/12/06	PSD
M/V YM COMFORT	91E	04/12/06	PSD
M/V SCI MAHIMA	18E	08/12/06	PSD
MV NEW PORT BRIDGE	SOE	08/12/06	PSD
M/V YM IBIZA	17E	11/12/08	PSD
M/V HENRY HUDSON	818	13/12/06	PBD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	54E	15/12/06	PSD
M/V YM ORCHID	46E	18/12/06	PSO
M/V INDIA LOTUS	35E	20/12/08	PSD
M/V YM PINE	42E	23/12/06	PSD
M/V YM LONGEVITY	89E	25/12/08	PSD
M/V LT TRIRSTE	C7E	27/12/08	PSD
M/V SAVONA BRIDGE	06E	29/12/08	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

DECEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM IBIZA	17W	02/12/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	84W	09/12/08	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V YM YANTIAN	91W	06/12/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V HANJIN SHANGHAI	87W	12/12/08	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM LONGEVITY	89W	16/12/08	P8D	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V SAVONA BRIDGE	08M	17/12/08	PSD	PSD/GOA/FOS/VLO
MV HANJIN LOS ANGELES	73W	19/12/08	PSD	PSD/NAP/SPE/BON
M/V YM GALAXY	65W	23/12/08	PBD	P8D/QOA/LIV/P8D
M/V RIALTO BRIDGE	25W	24/12/08	P8D	PSD/GOA/FOS/VLC
MV HANJIN MALTA	35W	26/12/06	PSD	PBD/NAP/SPE/BCN

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

DECEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V LT TRIESTE	07W	03/12/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM PINE	42W	04/12/08	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V LIPMS GATE BRIDGE	31W	05/12/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V SC, VIJAY	09W	10/12/08	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V AKINADA BRIDGE	32W	12/12/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	96W	19/12/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V CONTISINGA	10W	24/12/08	P9D	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V TSING MA BRIDGE	28W	28/12/08	PBD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V SCI MAHIMA	19W	31/12/08	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM

مكتب بورسميات 13 شنرع الجمهورية تتنيفون قد 066/359885 فلكس/ 686/336845 مكتب بورسميات إلى 320221 مرابعة العاويات تنيفون والاسر (57) 320221 الشورة ، القاهرة - يورسميد - السويس

الإسكندرية: ٢ ثنارع قرنكذ عاداء//ناملة «مطفائرمان" 4862500 - 4873078-4873078 (4862500 - 4873078-4873078 (486250 فاكس/ 4840757 (4840757 - 4840757) (54184 - 54630)







أخبارس هوة السحاب

150 طائرة إيرياس للصين أتفقت المكومة الصيئية مم شركة إيرباص لأوروبية لصناعة الطَائرات لشراء 150 طائرة من طراز "إيرباس إيه32" تصل قيمتها إلى 9.9مِليار دولار، كما تعم الأتفاق أيضا على إقامة أول مصنع من نوعه لتجميع طائرات يرباس خارج أوروبا في شمال الصبح ، وقد تم ذلك على هامش زيارة الرئيس جات شيرال الصاين.

استراتيجية متطهرة للطيران

صوح المهندس عادات عبد الحدد رئيس الشركة القابضة لممر للطيران بأته تم إعداد إسترانيجية متطورة لواكبة المتغيرات في الأسواق العالمية والإقليمية، وتطوير خدمات الركاب، وتحويل مطار القاهرة إلى مطار محورى المنطقة وزيادة شنكة النطوط الجوية ازيادة الإيرادات وتقليل النفقات بجانب الإهتمام بالتدريب وإعداد الكوادر للتمامل مع النظم المتقدمة ، وذلك بعد ريادة عد طائرات الشركة إلى 64 طائرة

تطبيق منظومة جاليليو

وقعت الشركة الوطنية للملاهة الجوية المصرية إنفاقيات تعاون في تكثولوجيا الأقمار الصناعية الخاصة بتطبيقات منظهمة جاليليو المستخدمة في دول الاتحاد الأوروبي والتي تصل تكلفتها إلى 3.4 مليار يورو ، وتتكون من 30 قمراً صناعياً عاملاً و 3 أقمار إحتياماية في ثلاثة بدارات حول الأرض

طائرات مخصصة للمدخنين يدة رول الأسال الألاني "الكسندر شويدان" التضايط إطلاق فرال شركة طيران مشمسنة المستنين حيث تقيم هذه الشركة تكميم السجائر الكربية الالفرة والكافيار أزيالتها ءوناك بجانب الشيئات اللاتي سيرتدين آخر سيحات "الهود كرتير" ، وأجهزه تقيقرون وقرآت الاقراس للسبة و "دي في س" والهواتف

خنمة شركات الطيران

صرح المهندس عبد الرحمن الشريف رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطبران للخدمات الأرضية بأته ثم التعاقد على خدمة بعض شركات الطيران ومنها شركة طيران أفريقيا الليبية وشركة كابرو افييسن هذا بجانب بعض الشركات التي تعمل في مجال الشارتر ومنها شركة كورال بلو التونسية المصرية وشركة سوفت لينك.

تطسق رسوم خنمة الركاب

أعلن المهندس إدراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية المصرية بأثه سيتم وفقاً اقرار وزير الطيران المدنى احمد سندين - إعتباراً من أول يناير القادم تطبيق رسوم خدمة الركاب على المعادرين وقدرها 15 دولار للدولي و3 دولارات الداخلي، وذلك بخلاف رسوم تنمية الموارد المالية ، وستسهم هذه الحصيلة في تنمية المسادر المالية للشركة.

صبرح اللواء أحمد سعيد رئيس شركة الملاحة الجوية بأته تقرر إنشاء محطة رادار بمطار الداخلة على أحدث لتجهيزات العالمية والكفاءة المطلوبة لهدمة الطيران ، ويستغرق تتفيد هذا المشروع 24 شهراً، هذا وقد بدأت الشركة في تطوير رادارات الطرق الجوية لكل من مرسى مطروح والفردقة وأسوان ، وذلك لمواكبة النظم العالمة الحديثة،

مذكرة التفاهم المصرحة السعودية

تم تفعيل الرحلة الأولسي من مذكرة

التفاهم الموقعة بجى مصسر للطيران

والشطوط السعوبية والتى تتضمز

المشاركة بالرمز التبادلية عني خط

القاشرة – الدسام والحكس، وعلى

تشغيل مصر للطيران إلى الإسكندرية

- الرياض - الدعام وتشمل الإنفاقية

أيضاً تشغيل خط المدينة - القاهرة و

العكس، والرياض- القاهرة والعكس

مما يبؤدي إلى توفير أكبر عدد من

وإدارات الطرق الجوية المصرية

المقاعد المعروضة بين البلدين.



ارمتنوعة من شعبة خدمات النقل الدوني

 أ - سافر اللواء/ مارن ثديم رئيس مجلس الإدارة إلى دولة الإسارات العربية المتحدة لعضور مؤتمر الشحن بنبي يرم 1/21 2006/1 2 – تعقد لجنة الشريب والتدريب العملي برئاسة المهندس/ خالد هسبرى دورة تدريبية

"Forwarders Sales and Marketing Strategy for Freight"

وسوف بلقيها المحاضر المهندس/حمدي برعوث مدير عام التنمية بشركة إيجيترانس وذلك في كل من الإسكنبرية والقاهرة خلال شهر نوفمبر وبيسمبر 2006. وجدير بالدكر مار للجنة قد إستمانت بالماضر في دوره سابقه هي دوره "Understanding the Freight Business" وحارت على إعجاب كل الشاركين بها.

3 - بدأت لعنة تعدين شروط العضوية برئاسة الاستاذ/ عصام الشادلي في دراسة الشروط القترعة والعدلة للإثمة العضوية الجديدة بالشعبة وسوف تعرض اللجنة مجمل هذه الإلتراحات على مجلس الإدارة تمهيداً للعرض على الجمعية العمومية للإعتمادها من

4 - تقرم اللجنة المنتلة للشعبة برئاسة السيدة عازلي الشاذلي ناقب رئيس مجلس الإدارة وعضوية كل من لمهندس مدعب الفاضى السكرتير العام والاستأذ عد العال على عد المال أمين الصندوق والأستاذ محمد مختار غنيم رئيس لجنة الشحن البحرى بعقد إحتماعا مع غرفة الملاحة لدراسة الأمور التي من شأنها ترفع من مستوى التعاون المثمر بين

بروتوكول ألتعاون بين



لكافة الأعضاء لإبداء الرأى قبل إقراره مِنْ قبل الجمعية العمومية 9 - يتم إعادة تنظيم مقر الشعبة حالياً وذلك برضافة قاعة من تدريب مرودة بكافة الْرسائل المرئية والسمعية من أجل القيام بإستفلال المقر في إقامة الدورات التدريبية بدلاً من إقامتها بفتادق المختلفة ومن الثوقم أن يكون المقر مستعداً برقامة الدورات بالقاعة إعتباراً أول من ديسمبر 2006 بمشيئة

لطريفين تمهيدا لتوقيع بروتوكول تعاون بين الشعبة وغرقة الملاحة 5 - تم إقــرار

> الشعبة والأكابيمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البسمرى وسوف يتم تصديد موعد لتواتيم البروثوكول من الطرفين تمهيداً للبدء فى تطبيق بنوده امبالح أعضاء



الأستاذ/ محمد مختار غنيم









تعلن الشعبة لكافة أعضائها عن بنويا البروتوكول بعد التوقيع عليه

6 - أغادت لجنة مبارك - كول بربّاسة المهندس مدعت القاضي أنه إستمراراً

لنجاح مشروع مبارك كول للتعليم الثنائي تم بحمد الله تعالى إفتتاح فصل

عبد لقسم النقل الدولي بمشروع مبارك – كول بمحافظة بورسعيد بمدرسة

النقل البحرى بعدد 24 طالب بإشراف الزميل الأستاذ إبراهيم شلبي إضافة

الى افتتاح فصلت من نفس القسم بمحافظة القاهرة بمدرسة النيل التجارية

معدد 48 طالب بإشراف الرميل الأستاذ مسلاح صادق مع إستمرار نجاح

7 - تم صياغة تعريفة جديدة إسترشادية سعرفة لجنة التعريفة برئاسة

الأستاذة مازلي الشاذلي وسنوف ترسيل بنويها لكافة الأعضماء لإبداء ألرأي

8 - تقوم حالياً لبنة بصياغة ميثاق الشرف بين أعضاء الشعبة وسوف يرسل

ألقسم الإسكتنرية وإستجابة أعضاء الشعبة لتدريب الطببة والطالبات.





اللواء والمراز بمعم

لمهمس فالدبسرر

Sydles -

لواءيحرى

مختار عبداثواحد عمار

والأسطول التحاري المصرى لا يتبع مباشرة لوزارة النقل (قطاع النقل البحري) وليس هناك أية صلاحيات لقطاع النقل البحري تتعلق بتشغيل السفن

رئيس قطاع النقل البحرى لواءبحرى/مختارعبدالواحدعمار

أولا والاسطول التجاري المصري

- لا تمثلك ورارة النقل مي سعينة محارية ولكنه بد شركات تتبع ور رة إلاستثمار او مطاع حاص و قماع

مشترك ليست رزارة النقل طرها قيه. - الأسطول النجاري المصري إما أبه يشع ورارات أهري (ورارة الإستثمار أساساً - وزارة البترول - وزارة الدفاع) أو بتبع القطاع

شركات الصبيابة (التربيدبات والورش) وجهات الإمقاد (مراكر البحث والإنقاذ) و، لأعقم، كلها لا تتبع ورارة للقل لم يعد لورارة الثقل علاقة سبية بالأسطول التجاري إلا من خلال القوانين والتشريعات المنظمة للعمل والحوافز التي تمنح لنشجيع

المصريين لثملك سفن رافعة العم المصري. - هذه الحقيقة عير و صحة عند جهات عديدة ومارال الحديم يعتقد ان الأسطول التجارى هو مسؤولية ورارة النقل

ثانيا: يبال الأسطول التجاري:

يتكون الأسطول التجاري البعرى المدري من هدد 126 سفينة بحمولة كلية قدرها 979.171 طن ويتكون من نوعين رنيسيين مر

 ا منفن تعمل فنى رجالات دولية بعدد 56 سفينة بحمولة كلية قدرها 752.205 علن وهي السفن التي تساهم في نقل تجارة مصر

. سفن تعمل في رحمات ساحلية بعدد 70 سفينة بحمولة كلية 226.966 على وهي تعثل سفى الحدمات والنقل الساحلي بين الموامي

بَّالِيًّا وَهُمَ الْشَاكِلِ النِّي تُواجِهُ نَمَالِكُ وِتَشْفِيلِ الأسطُولِ الْبِحْرِي،

(1) من وجود إطر أجرجاب السعري أ - شرط عمر السفية المعدد بقانون سلامة السفن رقم 232 لسنة 1989 أرفع الطع المسرى عنيها الأول مرة الا يريد العمر عن 15 سنة لسف الركاب و20 سنة سنقن البصائع وذلك ضماناً التشميل السفن بكفءة عالية من حيث السلامة والأمن أسحرى وليس لإستخدام سفن

2 - إهجام البنود عن تعوين هذا المجال (تملك السفن) - عدم تنفيذ القرارات لحكومية بشأن الأولوية لتشعيل السفر

المسرية في شعن البضائع المكومية (توجيهات رئيس مجلس

4 - شرط موافقة وزير النقل على بيع السفن الجنبي. 5 - معالاة وزارة العدل في قيمة رسوم التسجيل بالشهر العقاري،

6 - المنافسة الشديدة على أسمار موالين التقل بعد التحالفات والإسماجات للخطوط ألعالمة · - الأعماء المالية التي تغرضها المطلبات الدولية الصنادرة من

المطمان الدونية لتعقيق السلامة والأمن البحرى والتلوث البحرى وغروج عدد كبير من العُدمة. 8 - عدم توافر حمولات بضائع كافية للتشغيل الإقتصادي الساق.

(ب) من وجهة نظر قطاع النظر البحري.

. - ضفامة الإستثمارات في محان تملك سِفي حبيثة متطورة تكنواوجيا تعتبر أنشطة عير جاذبة بلاستثمار طارأ لبطء إسترداد رأس المال وانتقاص العائد من التشغيل خاصة في مراحله الأولى.

2 - ينطاش أعداد ذوى الخبرة للتشعيل، وكذ، التمصصين في إعداد يراست الودوي في هذا النوع من التشاط 3 - عدم ويون خطط تشغيلية متكاملة بين الشركات الملاحية لتشغيل

سقن الأسطول الوطني،

– إرتفاع الرسوم المقررة على إشهار التصوفات التي قرد على السفن (مقل المكية/ توثيق/شطب/رهن). رابعا، الحوافر الصادرة من وزارة اللقل (قطاع النقل البحرى)

لتشجيع تملك الصرين للسفن رافعة العلم الصرى من أجل مسائدة ورسم الأسطول التجاري البصري للمعرى فات أسلمبيرت وزارة النقل "تماع البتل البحري" العديد من التشريعات

و لقرارات التي نهدف إلى تشجيع تملك السفن ومباشرة أعمال النقل القانور رقع 8 لسنة 1990 فئ شبأن التجارة البقوية واللا لبرزمنج التنظي الوالتية الاولوية في عطيات النقل الساحلي

س الضراب الجمركبه وصرينة المعاب قادون رقم 8 أسنة 1997 بشين متمانات جوافر الإستشار - لا تمنت ورارة لنقل أي من شركات نشخيل السفن واستنجارها والمدى ينضمن منع مشروعات النقل البحري عدداً من الإستثناءات

زار ورير النقل رقم 40 لسنة 1995 بمنح سطن الركاب الرافعة للطم المسرى الني نقل عبرها عن عشر سنوات تحقيضاً قدره 75% قرار وزير النقل رقم 71 اسنة 1996 بالسماح لملاك السغن التي

مقابل الإنتفاع بالمهمات والمنشبك العائمة والثابئة بالموامي المسرية. ترفع الطع للعمرى متقديع المدمات اللازمة السفن الني بعطكونها بالقسهم دون الثقط سندولة أو نوعيه معينة.

- إستصدار القوانين والقرارات الخاصة برسوم للواني وتعرياة الغيمات التي تزدي السفن المعرية بالجنيه المصري مما يعد تمييزا لعامله السعن المسرية معاربة بالسفن الأحسية

استصدار موجبهات السيد الدكتور/ رئيس الوزراء في 5/27/ 2001 بمدم الأولوية لسعر الاسطول التحاري المصري في التعاقدات لتى تستارم مثل البصائع بحرا - قرار وزير افتقارهم 136 لسنة 2001 في شأن تبسيط إجراءات بيم

قرارٌ ودير النفل رقم 132 لسنة 2003 من شنان منح أولوية النقل على

هن الرواقد المصرية، حيث نم قصر عمل سعن الرواقد انقل الحاويات الترامريت بين الوامي المسرية على السعن رافعة الطم المصري إعتباراً 8 - إنشاء مسدوق ادعم الاسطول الوهني الممري يتم تدويه بد

توجيهات السبد الدكتور/ ربيس مجلس الورراء الى كافة وحدات الحهار الإداري للدولة من ورارات بمصالح وأجهره كومية والوهدات الإدارية المحلية والهيذت العامة والشركات النابعة لقطاع الأعمال المعام التنكيد على منح الأولوبة الساس الأسطول التجاري المصرى في التعاقدات التي تستارم نقل

إعادة النظر في فحكام قادون التجارة السعرية رقم 8 اسنة 1990 بالحدف أو التعبل لعمن أحكامه والتي من شائها التعمير للقطاع الحاص على بملك السعن راعدة الطم المصرى أو تشعيلها س غلال الإستنادار عارية ، وكدلك إجراءات المجر التحفظي وعيرها من الأحكام الني من شذية التحفير



 أ - عقد عدة إجتماعات بقطاع النقل البحرى لدراسة تطوير الأسطول لوطسى بحضور عد كبير من معثلي الجهات المعنية وشركات الملاحة القطاع الخاص لماقشة أسباب التدهور،

عقد عدد من الاجتماعات المتعددة بشأن سفى الفندرز (الروافد) حيث تم مدم إستشاء لشعلى السفن الرافعة العلم الأحسى مهلة ثلاث اشهر تنتهي في إبريل 2006 لإعطاء الفرصة للعمل للسفن المسرية تطبيقاً الأحكام قابون التمارة البحرية رقم 1990/8 .

3 - عقد عدة إجتماعات بشأن مساهمة بدوك وشركات الإيجار التمويلي للمساهمة في تمويل بناء وتعلك السغن- كتُحد أساليب النهوس بالأسطول الوطني ، ولكن لم يجد الموضوع قبول من جانب البنوك 4 - قيام قطاع النقل البحرى بتوقيم عند (5) مذكرات تأخد مع الننوك المصرية والأجنبية/ المصرية من أجل الساهمة في تعويل مشروعات

التقل البحرى من خلال منع قروض أو تسهيلات إنتمانية أو المشاركة ای مشروعات نقل بحری أ - تم تشكيل لجنة لقطأع النقل البحرى ومعتلى الجهات المعنية الأخرى دراسة تعديد سقف أعلى لعمر السفن الأجنبية للمموح لها بالعمل في مصر، وخاصة سفن الركاب (تحتاج إلى مزيد من الدراسات).

6 ~ التنسيق مع هيئة قناة السويس المشاركة مع شركات الهيئة لرفع

سادساً؛ مقترحات تطوير وتنمية الأسطول النجاري والبعري 1 – إستصدار قانون برعقاء مارك السفن المدرية من كافة الضرائب

2 - تحقيص رسوم الشهر العقاري على التصرفات التي بكون محلها لسفية (اجراءات نقل علكيه/ شحب/ رفس) لتكون نسعة قل من أ في الألف - أو قرص مبلغ يحدد شرائح حسب حمولة السفية على غرار التدبيل الدي هدد في رسوم نسجيل العقارات (ورارة العدل) 3 - إستصدار قادون إتحاد الشاعدين المسريين (إنصاد العرف التيارية) وتعمل دور المعطمة المركزية الاتحاد علاك السطر المصرية

حتى تكون بمثابة إضاد الباقلين المسرين (ور رة الإستثمار) 4 - النظر في تكوير إنصاد أو تجمع مين عدد من البيوك المصوبة وشركات التمي تقبيم الفروص لشراء اواساء السعى النجارية

سيق مع جمعة رجال الأعمال (ورارة المالية) 5 تشميع الإستثمار في مجال تعك أو استنجار سبف المعده نقى

المامسلات ألرراعية ومنع بعص التيسيرات في نعص الرسوم المقررة طبها (ورارة الإبينثمار و ورارة البقي).

· النص من إنفاقيات الإسبار التي توقعها ورارة النترول على مساهمة الشركات لملاحبة المسترية عن نقل نسبة كعد أدس 40% سواء على السِّعي الملوكة او المستلِّحرة بمعرفتها (ورارة البترول). 7 - إستمرارية دراسة إمكانيات الإندماج بيي شركات الملاحة المصرية لعرص تقوية مركزها التنافسي سي شركات للاهة العالمية أو إنشاء مكتب بنسق استحدام سفيها هي اسبوق العاسي ودلك على عزار يحج

شركة مصر الدقل المحرى في شركة الملاحة بوهنية (مجلس الورراء). س الايبراد السبوى لشركات تداول الصاومات والتوكيلات علاهية

وشركات نلاحه الدحريه وهيدت لمواسي لمصريه و محمنص الاير رات الحصلة بالصندوق لتعويل شيراء توعيات السقن المدسبة لتدعيم الأسطول المصرى (ورارة الإستثمار).

9 - تشجيع إبشاء شركات لنمك وإدارة سعن حدمات بحريه (لمشاك قاطرة ولعشات إنقاده سعن ولنشات حدمات بحربة) وهفارات بترونية وعماز لدعم قطاع الصدمات وهاو قطاع هام في الاقتصاد المسرى و يو عد جدا مستقبلا مع للمعيره بالطرق المباشرة وعير المبشرة (ورارة البترون وورارة النقي).

10 - إست، شبركات شحن ونقريم عابيه التكنولوجيا لمحافظة عنى معدلات لشنص والتفريخ القياسية ترفع كفءة وقدرة المواسي المصرية مما يؤدى إلى تظيل وقت بقاء السعى بالموسى المصرية وبالتالي تحفيص نكلفة انشعيل

للسفن (ورارة الإستثمار). ا ابعدل على نضمي الإنفاقيات التجارية المتبادلة مع الدول الأخرى عماً بيش بسبة معقولة (يتفق عنيه) من البصائع موصوع الاتفاقية عني السفن رافعة الطم المسرى بما هي دلك معدات الشاريع التي نتعاقد عليه والتي يتم إنشائها بنظام B.O.T (ورارة لتحارة و لصناعة). 12 - تعفيز التوجه تحو التوسع في تملك سفن الروافد الرافعة للعلم المصرى، وقد صدر القرار الوراري رقم 132 اسنة 2003 بإعطاء الأواوية لسفن الروافد المسرية في نقل حاويات الترانزيت، وتم تقعيله إعتباراً من بوليو 2005 حيث ثم منح السائل الأجسية مهلة لإبجال تُعاقداتها ثم أقتمس النقل على السفن رافعة العلم المصرى إعتباراً من 2006/4/1 (وزارة الإستثمار وور رة النقل). - يتين من العرض السابق أن الاسطول التجاري المسرى لا ينبع

باشرة لوزارة النقى (قطاع النقل البحرى) ولبس هناك أية مسلاحيات اللما ع النقل البحري تتعلق متشفيل السان، ومن باحية أخرى فإن لمبيعة عمل الاسطول التجاري في خدمة العديد من الوزارات والجهات وتشعبه مما يجعل من الصعوبة إنقراد النقل البحرى دوضع خطة التطويره نظراً لتداخل العديد من الوزارات المقتمعة على النحو لبين أعلاه ، وقد قام قطاع النقل البعري عام 2005 – في مبادرة منه التعديد إحتياجات مصر من السفن بالواعها المتعددة، وكذلك لتجديد التطورات اللازمة لإعكانيت للوائى للمسرية معفاطبة الوزارت والمحافظات لمرفائنا ببيانات التجارة الخارجية المتوقعة لكارجهة حقر عام 2020 إلا أنه لم يصلاا رد سبوي من برازة التموين والدَّهارا

1 - إنتشار فافق يومه دير المستعمل على المستعمل على المستعمل المست

الأمول والواقع الأرلية

ضمرورة إزالة القيود والعقبات التشريعية التى يواجهها الإستثمار فى نشاط تهلك وإستئجار السفن التي ترفع العلم المصري المندس/حسام لهيطة رئيس غرفة الاحة الإسكندرية

هده وههة نظر شحصية مبنية على رؤبة تجريدية واقعية أساسها أن قرار توسيع أو نظبمن الإستثمار في أي بشاط إقتصادي يقوم على عناصر حاصمة أهمها الجدوي الإقتصادية والعنية وقى بعض الحالات الإستراتيجية لمساهمة هذا النشاط في القطاعات الإقتصادية، ولقد أصبح من الصروري قبل الخوض في الإجابة عن أسئلة ثانوية بشأن تفاصيل تعلك ويداء أسطول تهاري معرى، صرورة التوصل إلى نتيجة واضعة لجدوى هذا النشاط.

وما من شك أن اوجود اسطول تحارى محرى مصوى أهمية إستراتيچية حتى لا يمارس الأخرون أباً كانوا ضغوطاً على نقل تعارة مصر الخارجية، ومن ثم يتحكموا في مواسم وتوقيتات وكسات

لبضائع من وإلى البلاد، وما يترتب على ذاك من أثار لكن مع تعقى النسبة التي يساهم بها في نقل تجارة مصر الخارجية بما لا يتعدى 5% على أفصل تقدير وعدم مساهمته في توهير فرص لأطقم العمالة الممدرية العمل في هذا المجال وصنولا إلى نتيجة مقادها أن وضنع الأسطول التجاري المعرى الممنري في أوضاعه العالية فوت على الإقتصاد المصرى قرص إدماج المستحقات الإبر دبة التي يمكن تحقيقها للدخل القومي

ويعلم أصحاب الشبرة والرؤية الغنية للتحصصة أن التطورات العالمية المتسارعة في بناء السفن تتجه نحو الاحجام الكبيرة وذات التكنولوجيا الفانقة سواء في تشغيله، أو إداراتها، وهذه التوعيات لن ينجح تشغيلها بأي شكل من الأشكال تركيزا في خدمة التجارة الوطنية ويصعب في ظل الإحتكارات العالية القائمة المتشددة والقوية أن تحصل دولة مثل مصر على جزء من الممولات التي تستاثر مها تلك الإحتكارات، علاوة على أن تلك السفن على ضخامة أحجامها لا تحدج إلى عدد كبير من الأقراد كطاقم عمل، وماهو

حقيقة لكن لا نريد أن يكون مصدراً التسرب الإحباط فإن العمالة للصرية في هذا الحجال ليست مصمعة دولياً على كونها عمالة عالية التدريب أو عالية الهارة ومن ثم يأتي طلب السوق عليها في مرتبة متأخرة، فإد ما توجهما بالقرار إلى تملك سفن تقليدية متوسطة الحجم والحمولات فإن إنجاهات السوق لعالمي أصبحت تعتبر هذه النوعية التقليدية في طريقها إلى الروال خاصة في طل تكانيف تشغيلها العالية وعدم تحقيقها في أغلب الأحيان لإيرادات تغطى ثلك التكلفة.

قد بعتبر البعض وجهة النظر المطروحة تشدداً أكثر من اللازم على هذا النشاط لكن يجب إقرار واقم وحقيفة أن تكلفة الفرصة البديلة للإستثمار في تملك أسطول تجاري بحرى مصرى تفوق بكثير الوفورات المتوقعة وأن القيمة المضافة من الإستثمار غي أنشطة إقتصادية أخرى ويمكن أن نؤكد أن كثير منها في مجال الخدمات وعديد منها في مجال الفقل البحري، يُمكن أن تفوق القمة المضافة لتبلك أسطول تجاري بحرى، وعليه فإن القرار الرشيد في مثل تلك المالات هو

عدم المبالعة في تضميم أهمية هذا النشاط في ظل الظروف الإقتصادية السائدة والخطوة التالية هي تصورات إمكانية تحسن تك الصورة في صالح الإستثمار في تملك الأسطول أسطول تجاري محري مصري، فإنها قطعا بالإيجاب في ظل تحقق عدد من الإشتراطات الواجعة على أكثر من طرف وجهه منها على سعيل المثال لا الحصر

 أ - غمرورة إزالة القيود والعقبات التشريعية التي يواجهها الإسبتمار في نشاط تملك وإستنحار السفن التي ترقع العلم المصرى بينما لا تواحهها السفن التي ترقع أعلام الدول

الأحرى، كما لا تواجهه أنشطة إستثمارية أحرى في مصر. 2 - يجب أن تتضمن الموافز الإستثمارية تشجيعاً على تملك وإستثجار السفن / الرافعة للعلم المصرى والتشجيع على التوسع في أسلوب التمويل التأجيري بما سينعكس إيجابياً ليس فقط على هذا القطاع بل على القطاعات الإقتصادية الاخرى أهمها قطاع التجارة الضرحة.

3 - إن قرار الدولة بإعشار كل سعيبة ترفع العلم المصرى وتعمل في أعالى الدحار (منطقة حرة خاصة} أمر بسبط غير مكلف لأى أعباء مالية، لكن الجوانب الإيجابية له متعدة على للصلحة العامة.

4 - قد تكون مصار بذلت جهوداً تجاه التيسير على الإستثمار الجديد، لكن يصطدم المستثمر بموائق كثيرة عند قرار الخروج من السوق لدا فمن الضروري إزالة أي معوقات تتبح حرية الدخول والخروج من السوق.

5 – العمل بالأعراف الدولية المعمول بها في التعاملات بإناحة رهن السغينة الرافعة الطم المصرى لطرف أجنبي كضمان اقيمة قرض التمويل، حتى يدح المستثمر المسرى الثمثع بالمرايا الدولية.

6 - الدعوة إلى إنشاء صندوق من خلال مجموعة من البنوك والمؤسسات المالية وشركات التأمين وملاك السفن المسريين لتوفير تمويلي مطي لضمان مخاطر التمويل ويكون تحت إشراف البنك المركزي المسرى حتى تطمئن البنوك إلى ضبخ تمويل وحث الإستثمارات على التوجه إلى هذه

7 - شيرورة توافر جهات تمويل متخصصة تقدم التمويل اللازم لمثل هذا النشاط بالكثافة الرأسمالية التي يتطلبها ومن الضروري أن تتقهم تلك الجهات المتخصصة الشروط الكثيرة التي تحيط بهذه النوعية من الإستثمارات وكذلك الإشتراطات إلتي تتطليها بمعنى إذا كان رهن السفينة شرطاً شرورياً وقفاً الأعراف الدولية المفاء بالمبيونيات عليها، فيجب أن تكون مخالفة الأماراف متفهمة هذا الشرط ولديها أنوات تجقيله. .



حسام لهيطة

التقدم إلى الْحَكُومِة بطلب إعادة وزارة النقل البحري إلى مستوى وزارة وليس قطاع وفي أول فرصة ممكنة

في هذه الآيام وفد القصات الأجارات الصيفية وابنداً العمل الجاد لذَّى ببدأ عادة مع الخريف ويصل قمته قرب حلول الشتاء حيث بنشط الانصالات والعقود والإتفاقات

... بينال الفسيا في قطاع البقل البحرى المصرى .. أبِن تحن .. 25. منذا عمل المسئولون .. 25والمهنمون .. الهواة .. والمحترفون . ٢٢ المعينون .. والتطلعون٢٢٢...أعصاء محالس إدار ت الشعب بالعرف المجارية....؟؟ ويتغرف الملاحة....؟؟ هي أسجاء النلاد ... لورير .. " القطاع ..!!". رؤسناء المواشي ..." ..الشوكات انصرية...יי

هذا هو السؤال العام ...

ولكن هذا السوال يشكل ظلماً إذا سئل كل هؤلاء عن حالة النقل لبحرى حيث أن منهم من ليس له دخل في تقدم أو إمهار انقل لبحري المصري .. إذ تقحصو واجباته في إدارة الجزء الدي أو كل

رلبه ...عيما بعرف بالقطاع... وفي تقديري أن إدارة القطاع (أي قطاع ... وأقسامه) إنما تستوحب أن يكون هدا القطاع متكاملاً و متناسقاً ... بل ومتناعما طال أنَّه يخدم هذف واحد في إطار منظومة واحدة ... ابك

وإن التنافس البده .. قد يكون ميزة.

للمصريين ...دعونا نتعرف هنا على ما هو المعتى المقصود بكلمة أسطول البقل البحري ... للصري !!! إن إعتقادي أنه يتشكل من محموعة البينس التي تعمل علي بقل المضائع والركاب والسوائل والعازات موعيرها مما قد يصلح نقله بالسان... وأن أصنعاب السفن ومس يهتم أن يستثمر أمواله في هذا الحقلأن هؤلاء هم الذين عليهم النهوش بالسفى

البحرية العاملة في مجالاتها المختلفة

والتي يمظكوها أو يرغبون في الامتلالت

الريان عبدالرجمن العوا

الريان/عبدالرحمنالعوا خبيربحرى

المرقة للتقدم والمائعة لنمروبة اللازمة لحسن تخوير ومضاعفة حجم وتشغيل وتسيير سفن النقل

الإجابة بعم...الدولة... (في نظري)... تقف عائقاً أمام أيناء الدولة يعنى مصبر ضند مصبر .. قطاع النقل البحري (مظلوماً) يقف حاثلاً أمام أصحاب وسائل انقل البحرى بعنى نظن ظننا يقترب من اليقين أن الدولة (نعم

الدولة ... في مطر كاتب الرسالة) هي التي تقف عائقا أمام أبنائها ...ناحفا (..يعنى مصر ضد مصر و نقصد قطاع النقل البحرى المنسوب إلى وزارة النقل ..(مظلوما) يقف حائلًا ضد ترقية و تقدم وسائل النقل البحرى ، لوطنية أو المهتمين بها ،

إذا كان هذا صحيحاً فلنسأل أنفسنا .. أن كَان أصحاب السفي وماذا كان حالهم وحال العاملين و دعنا نتفق على أن منهج النحث بلزم له البدء بسرد تاريخ على هذه السفن، غيل التنفيم، شم عقب التناميم شم بعد ما سبق و من سبقوا ...ثم الوضع العالى ثم ما هو معتقد اله إنشاء وزارة المنقل البحرى شم بعد إختزالها(سخطت) الى طريق التقدم و الإصلاح ...ليس بالعودة الى الخلف لكل ما سيق ...، و لا بالقفر على الجديد و ترك كل ما سلف ... و لكن

وماذًا ينقص...أصحاب السفن ... هؤلام..الان لكي يرتقوا بالتوازن بين للطلوب ...و ، وللناح والمصلحة و المنطق السليم مفي إطار خطه متكاملة مدروسة ١١٠٠٠١١١ بأنفسهم وسفنهم ورجالهم ومعداتهم أأأا مل تقف الدولة عائقاً أمامهم بما تصطنعه من غابة القوامين فضى الخمسينات و عمد قيام الشورة المصرية و كان

الأسطول التجاري البحرى المصرى

شماء ما.. . الاقتفاد و النَّظام و العمل

كلنت كل وسائل الدقل ما عدا السكك الحديد معلوكة للشركات المساهمة (ما يسمى الآن بالقطاع الخاص).. و كانت اموال هذه الشركات معظمها لساهمين مصريع فقد كان بنك مصر يمتلك شركة مصر للملاحة البحرية و شركة الإسكندرية للملاحة (تحت الاندماج) و كان هذا الكيان يمثك بواخر بضاعة جديدة وبوا غر ركاب قديمة. وكانت شركة بواخر البوسنة الحديوية و يعتلكها مساهمون بريادة المهندس أحمد عبود باشا وكالنت تعتلك جميم مواخرها (الركاب و البضمائع) قديمة وهنالك شركة شل لنقل البِترول و كانت تمثلك كقلات قديمة منصبطة.

و السيد مصطفى والى و يمثك نطة مترول واحدة قعيمة (ناديا (NADIA

ويعض اليونانيين المقيمين في مصر و يمتلكون بواخر صغيرة لا تعد في ذلك الزمان ذات بال. بالنسبة لشركتي مصر الملاحة و إسكندرية للملاحة تحت الاندماج (شركة واحدة) و شركة بواخر ليوسنة الخديوية ..ذات الشأن . . ومنفصلا عنهما تماما شركة شل لنقل البترول .. إذ لا توجد بينهما أي علاقة .

قامت الثورة ووجدت هذا الوضع والم تحرك ميه شيئا ...الا إنها وضعت غطة السنوات الغمس الأولى و من ضعنها إنشاء مؤسسة للنقل المحرى تعمل على امتلاك بواخر أنقل البضائع و البترول ... و كذلك إنشاء شركة الـ 5% مار ترائس التمتكر السمسرة البحرية لكل واردات و صادرات مصر و من عائدها يمكن شراء بواخر أكثر و النهويش بعموم النقل البحرى (أمل

وقد تعلكت ناقلتان قديمتان (المصورة و مجد) واهدى إليها أحدث سفن البضاعة وقتها (لسفينة المقطم) هدية خاصة من الرئيس ثبتو إلى الرئيس جمال عبد الناصر،،، كما استحوذت هذه الشركة على سفينة تموين المنائر الملوكة لوزارة المربية(مينا) و هكذا أصبح هنالك مشارك جديد متعملق يشارك العملاقان الموجدان في سوق النقل البحرى المصرى .

، وقتها لم يكن بالمنطقة سوى تركب ، اليونان، ومصر ...، في النهاية كان التخطيط التأميم... ثم أممت هذه الشركات

جميعها ورضع الجميع في صلة واحدة. أَلْسَوْالَ هُو ...مَنْ يِقُونَ ... مَنْ ...هَلْ يَقُودِ الْخَبِيرِ الْقَدِيمِ الْدَى يَمْكُ مفاتيم العرقة و يمك السوق.... أم ضابط لجيش... الحديث المسنود بقوة دهم السلطة الحاكمة و الذي يتولاه أهل ثلة بلا أدنى حيرة سبقه ومؤهله ..من هذا انقلب الهرم رأسه إلى أسقل و قاعدته إلى أعلى..... هل يستمر الهرم مقاويا أم يتهدم ١١١٠ (....... قصر الفسلاف البرو البحريما تُسَبّ ابْرى النَّاس ... صدة الله

استمر الهرم مظويا لمدة 20 عاما حتى نخر السوس في رأسه و قاعيته و عظامه و كيامه و تحول جو النقل البحرى الناجع الحر الغنى في الخمسينات.... إلى قطاعات مهلهله ينخر فيها الفساد و السرقة والمهل و العنجهية والاستبداد وشبهات المصالح في

...حتى جاء عام 1971 حث قرر الرئيس السادات(بده دراسة الأراء المظممة ألتي درست و اقترحت لعلاج القطاع و نخص بالذكر رأي للريان محمد بهي الدين مندور و هو الرجل القدير الذي شهدت له الدنيا بالأمانة و الوقاء و الولاء النظام ولشخص الرئيس جمال عبد الناصر(وهو على فكرة ضابط سابق من القوات البحرية الملكية استقال منها في أوائل الخمسينات) و كذلك ما كتب و قدم الرجل المصرى الدوب الخبير والوارث للمهنة من أسرته ... هو المرهوم الاستاذ وائل صديق لهيطة و كلاهما من أبناء بورسعيد المعتامين على الصبراحة و علاقتهما بالبحر علاقة القلب بالجمعم أو الدم بالقلب

سمعنا قرار الرئيس السادات (رحمه الله) بإنشاء وزارة للنقل البحرى لإصلاح ما مسد ولتهيمن على القطاع و كل ما فيه من مؤسسات و منشات و غیرها

.. و قد اعتقدت أنا شخصها ان الربان مندور او المرحوم واثل لينطة أو كلاهما أو المندس عز الدين رفعت رجمه الله ١٠٠ لابد ان يكين اي منهم هو الورير المختار و الذين هم درسوا وخططوا لثل هذا الأمر منذ سنوات عديدة و كان الربان مندور هو و المرحوم المهندس عن الدين رقعت فدائبين مجاهدين و مخلصين بمعتى الكلمة ...وإن لم يكن اي منهما فليكن احدهما و الأخران

يعاونانه في وضع الرأي المدروس مظريا: والخطط التصورة

و لكن "..تم احتدار رجل كلفا نشهد بحلقه ووطنيته و شهامته و قدراته الننظيمية الا و هو المرحوم الفريق محمد حمدى من القوات البحرية و قائد عمليات البحرية في اليمن .. و هذا الاختيار لا شك موفق من حيث المبدأ و بقى أن يكون اختيار

الساعدين ...من الذين سبق دكرهمو خابت الأمال ...اذ كان الاختيار المساعدين أيضا من القوات البحرية و كلهم من الأسماء المشهود لها في العمل البحرى المسكرى بالا جدال و لكن لم يكن لاى منهم علاقة

البحرى كدينة وصنعة لها أصولها وأسرارها ومشاكلها

...لقد انشات وزارة النقل البحرى من رجال عظام ...خلقا و علما و عملا في مجال القوات البحرية... و لم يكن و أن يكن لهم خبرة من بدء حياتهم في هذه الصناعة و اللهنة منذ تعومة أظفارهم

. هذا كلام عق لا يقصد به إلا الحق من ثم انتهى الحال إلى أن قرر النظام أن يسخط هذا الكيان الذي أنشأه مستوى الوزارة بعد فترة و أن يحجمه في صورة قطاع من شنمن قطاعات البقل و نقول النقل المتردي... والذي كان فشله واصحا مند قيام الثورة...و إدا تقدم خطوة فابه يتأخر مشرات العطوات و دلك سبب سبيط هو أن كل قطاع النقل في مصر ... بل كل قطاعات الصناعة و التجارة و الخدمات في مصر أصبح على رأسها أناس من خارج هذه القطاعات يازمهم الزمن الكثير لكي يتعرفوا ..نقول بتعرفو (لا ليتعلموا)) لان المعرفة تاخد وقتاً و طريقة ...و التَّعليم يَدَّهُدُ أَوْقَات و طرق أخرى و أصبح حوار الطرشان هو السائد في قطاح النقل عموما والقطاع البحرى المسخط من وزارة الى قطاع (بين من بديرون و بين من يدارون) حتى انتهى الأمر إلى ما شجن فيه غاب عن المسئولين الاستفادة من كل من العمالقة الفيراء أمثال الربان / محمود اللقائي و الربان / عطية عبد الله على = الريان حسن الطويل = المهندس فوزى اسكندر - و غيرهم كثير من الخبراء و الشهود لهم بالشرف و الأمانة .

نستثنى من كل من سبق من المسئولين الأسماء الأتية و الثي تعرفت و تعلمت و درست و أحسنت ثم أقصيت عن أماكتها لسبب لا يعلمه إلا الله و من قامو بذلك و منهم : اللواء المدد عبد المطي العربي ـ السيد / عادل غالب ـ السيد / حسن حمدي الصباغ . اللواء / شاني حسني . اللواء /شرين

و بالطبع هناك كثيرين لم يصع المجال لذكر أسعائهم و لا أعمالهم و كلهم قامو بأقصى طاقاتهم ...و لكن لأنهم موظفون ومؤقتون والا يدرى الحد لماذة عينوا في هذا المكان بالذات و لماذا أقصبوا عن هذه الأماكن و مشروعاتهم لا تزال تحت الساء .. لدلك ذهب ريحهم سدى مع كثيرين .

....عليك الغوض انتهى الأمر إلى قطاع للنقل البحرىكل ما خطمه انه سيرأسه احد الضباط الأكفاء الذين إنتهت خدمتهم بالقوات البحرية .

.. و قد يكون مرس نظريا الكثير من العلوم التجارية أثناء خدمته أو بعدها في أكاديمية النقل البحري ...و تعرف و الم بالكثير من أسرار المهنة و منهم من بدء خدمته بالقطاع بالموانى للصرية أو بقطاعات مشابهة ثم يعين على راس القطاع هذا الرجل ... كاننا من كان عليه أن بعطى التمام و ينشذ الأنش من الورير المستول ، الذي هو أيضا لا علم له مهما كانت معرفته إلا باليسير اليسير .. إدا لابد أن تتعطل القرارات و أن تنَّذَذ وقتا كثيراً لدى مقررها الأكبر و يقرر إجازتها من عدمه و يضيع الوقت على الوطن في قطاع هو كالبقرة الحاوب ، وتأخرنا هذا هو الذي حول دولا مجاورة صغيرة جدا..الى التقيم والسبق و زانت قدراتها في النقل البحرى و تنافست على مواقع أكثر تقدما و نحن هنا يا ابتنا في محلك سر...بل نكاد نكون الخلف در....

طيب وكيف الإصلاح ... ؟؟

٢ - أو يحتمل الصحة أو الحطأ في بعضه

 ٢ - إذا كان ما سبق من إستعراض لتاريخ لنهير النقل النصري في مصر كله خطأ... ادا فما هو الصواب إذا عرفنا المعواب يعنى الأبيض واضح أدلجو

الأبسوي عامق مظلم ه - ... أليس من الأقضيل أن يحلس الجميع سواء منهم الذين

يقولون المط مع الدين يعلمون الصواب لكنهم بركدون نفس

إذا التقى الجميع على مائدة مستديرة ... من بهدهم الأمر . من بيدهم السلطة ...من يدعون المعرفة ...من قد يهتمون بصالح الرطن (تجارا ...هنئاعا...مهمسين ..أهل حدرة..كلهم أبناء الوطن و نسيجه.. و بحسوا في شكل

المجلس الوطني لتنقل و الشجارة البحرية ... ٦ - بليزموا تشادل الأراء وحد الأصوات على ما يعفع ووضع المفطط البمريثة والطموحة وعنى مرحل محدده

.. بِلتَرْم بِتَنْفِيدُهَا كُلُّ مِنْ بِاتِي أَو يَعِينَ فَي مِركَزَ النَّنْفِيدُ و يَتَّم من خلال قناء هذا المجلس الوطني محاسبة من يسند إليهم الأص ...محامية على ما تم و ما لم يتم ويعاونهم ليعملوا على أن تُزال للعقبات أمام الصحيح من الأمورو ما إلى ذلك . . . سيكون العائد كله للوطن (أبناء الوطن ...هم الوطن) و نقترح في سبيل ذلك الاتي تحديدا --

- التقدم إلى الحكومة بطلب إعادة وزارة النقل البحري إلى مستوى وزارة و ليس قطاع و في أول فرصة معكنة - يتم تعيين وزيرا النقل البحرى كما هو الحال المتبع حاليا

من لهممن صفوف رجال القوات البحرية الذين عملوا أو احتكوا بقطاع النقل البحرى وأموره

أو من صنفوف الرجال العامين بالقطاع الأهلى (الخاهر) للنقل البحرى حاليا

أو من المشهود لهم بالكفاءة من رجال الإدارة و الاقتصاد وعلىأن يكون دور الوزير دورا سياسيا و إداري فقط و أن تكون القرارات المؤثرة و المسيرة للعمل في هٰذا القطاع هى القرارات و الخطط الواضعة والصادرة وأقرت عن المجلس الوطنى للنقل و التجارة البحرية ،

ومن اللعلوم و المفروض أن يدعى كل من يرغب في المساهمة أو الشاركة في هذا المجلس أن يكون منطوعاً و بالا أجر و على إنَّ تَكُونُ قَرَارًاتِ هَذَا لَلْجِلْسِ مَأْخُونَةَ بِأَغْلِيةٍ أَعْضَاءُهُ وَ أَنَّ يكون التصويت واصحا وحقيقيا و الكترونيا وليس بنظام مواققون ببموافقة

7 – أن تراجع الغرف التجارية وغرف الملاحة { و المعتَّلة في ذات المجلس) الخطط و السياسات المتفق عليها ... و أنَّ يوقف اي قرار وزاري يصدر خارجا عن القرارات المتخذة في هذا المجلس و الذي يعتبر (مجلس رسمي ضمن أساس تكوين وزارة النقل البحرى ومن هنا فقط يمكن تضافر الجهود و الثقاء القاوب على مصلحة الوطن . والأن يعنى أجدد ما أقصده

-النقل لبحرى الذي نعنيه هو فقط تمت السطن التجاريه

الموانى، هي وحدات اقتصاديه حيويه ودارتها أمر مختلف

تماما عنَّ المقصود بالنقل المحرى، والدولة هي ، لمالكه لها ادارة وتحديد نظم تأهيل الاطقم البحريه واحازتها يشغى اشراك القوات البعريه مع واشرافها على أي جهة تمارسه لضمان الأحتواء على عنصرى التأهيل لنطاعه والضبط والربط لجميع درجات ورثب الاطقم البمريه

-هيئة السلامه البحريه (المونى والمنائر سابق)، ينبغي قور أن تعود أسابق عهدها تابعة لوزارة الحربيه ومداره بالقوات

-الحريه المطلقة لمن يريد العمن على امتلاك و أو تشغيل السفن ولكن تحت دور قوى وفاعل لهيئة السلامه البحريه المستقله والقاعله في الهار الإشتراطات الواجعه حسب معاهدات السملامه الدوليه فقط.....

والى لقاء لتكمل التصور أو لتقاش ما سبق ان كان هذاك رغبه لن يهمهم الامر

السيته أنهاني المأمول والواقع الأ

الاستثمار في العنصم البشري بصفة عامة ويصفة خاصة في النقل البحري يعطى أعلى عائد

د/أحمد عيسوى صائح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الإقتصادية

 أ نطور السطول التجاري المصرى مند عام 1982 حتى 1999 حيث تصمن الكتاب لصادر من ورارة النقل عدم 2002 تحت عنوان والوضع الرامن رؤية مستقبلية، صفحة 87 الجدول ال**نا**لى ·

Sheely			سار الكاب			April 1888.		Bany (Spile		سطى جلنا ۋە دائد چەرچە چەشرى		,
مد سولا مدارک		-5,7 se	iljan in		eljano P	دزد السفو	$\nu_{\rm pol}$	بدر السان	ljus!	Jul 14	1	
295W	nus	70	264	4.2		0.2		20.1		937	4.	MILI
3010) je is a	135	-	25	,		-	N54		596.5	16	1985
450	, tree	110	-011	164	٧	190.5	2	37%		68-2	101	1990
4)4+	Some	110	AHFF	11.2	,	284 n	10	216.4	14	а	-07	993
agiá.	1992.4	-21	with	147		2914		1388.0	b	\$6.9	12	299

مما سبق يتبين أن عدد السفن قد ارتفع من 70 سعينة بحمولة 530.5 ألف علن 2958 راكب في عام 1982 إلى 140 سطينة بعمولة 1399.2 الف طن و 4348 راكب وفي عدم 1999 إسفاعي عدد السفن إلى 121 سعينة بحمولة 1937.1 ألف طن و 6955

راكب ومن الملاحظ أيضناً أن عدد سعن الصب الجاف قد ارتقع في عام 1985 إلى 15 سعينة بحمولة 575.6 ألف طن وذلك بإضافة 14 سعينة صب وزيادة الممولة بمقدار 537.2 ألف طن. وحتى عام 91 / 1992 كان هناك رعاية النقل البحرى وكان يتم الاستفادة من أرباح شركات النقل البحرى التي كانت تتبع نذ وزارة النقل البحرى حيث تم إنشاء شركة الملاحية الوطنية برأس مال قدره 50 مليون دولار بمساهمة في معظمها لشركات الثقل البحرى و5% للبنك الأهلى ومثلها للقطاع الفاص وكان الهدف من إنشائها تملك سفن الصب الجاف لنقل القمم كما تم إنشاء شركة مصر للنقل البحرى ويرأسمال قدره 90 مليون دولار وينفس الأسلوب حيث أن الساهمة في معظمها من شركات النقل البحرى ، وهما الشركتان اللتان ما تمثلان العبود الفقري للأسطول البحري المصري .

2- وبعد عام 91 / 1992 وبعد صدور قانون قطاع الأعمال العام رقم 203 انتقلت تبعية شركات النقل لوزارة قملاع الأعمال العام تحت إشراف الشركة القابضة للنقل البهرى ويدأ التدهور المستمر سواء في عدد السفن أو حمولاتها وتحوات أرباح

الشركات إلى لابقاق على أمور أخرى بخلاف دعم الأسطول وتدفورت أشركة المصرية لملاحة ولم يتم أية إستثمارات تذكر مها هيث كانت سياسة ورءرة قطاع الاعمال العام وردُسة الحكومة عدم مستولية الدولة عن تدعيم أسطول النقل البحرى وبدأ التحلص من

لسفن الملوكة الشركة وبيعهاء 3- إن السنتمار في الأسماول يتطلب استثمارات كثيفة وبالنقد الأجنبي خارج قدرة القطاع الخاص منفرداً وإذلك استمر الأسطول في التدهور إلى أن وصل إلى حالة يرثى لها حيث لم يتم متى المحافظة على ما كان متاحاً وقنئذ وإحلاله وتخلت الدولة كلية عن هذا القطاع الهام سواء

في نقل التجارة الخارجية لمصر والدي تزداد عاماً معد آخر أو في المشاركة في سوق الثقل لبحرى لما بدره من عقد أجسم ويكون سند النصين عقل التجارة الخارجية في وقت الأرمات والتساؤل لماذ لم يستمر الاستقادة من إمكانيات شركات النقل البحرى في تدعيم الأسطول وتدعيم منظومة النقل

المحرى بصفة عامة حيث ثم في القترة السابقة لقانون قطاع الأعمال العام ما يلي 1 إنشاء شركة الإسكتيرية لتداول العاويات في عام 1984 بمساهعة /40 من هيئة ميناء الإسكتدرية ما يقرب من /55 لشركات الثقل البحرى والباقي للقطأع الخاص.

2- إيشاء شركة بعباط لتداول الحاويات عام 1987 بمساهمة %25 من هيئة ميناه دمياط و 65.1% لشركات النقل البحرى و9.9% للقطاع الخاص 3- إنشاء شركة بورسعيد لتداول الحاويات عام 1986 بمشاركة هيئة ميناء بورسعيد بنسبة

38.5/ وشركات النقل اليحرى بنسبة /61.2 والقطاع الخاص بنسبة /0.3 . 4- وفي عام 1996 أيشنك شركة الإسكتبرية لتداول العاويات معطة حاويات الدخيلة. هذا فضلاً مِنَ اِنشَاء أَمْمِ شَرِكَتِي هِمَا شَرِكَةَ الْقَلِاحَةِ الْوَطِنْيَةِ وَمَصِرَ لِنَقَلِ البِحْرِي وهُمَا العمود الْفَقْرِي الآن

لأسطول النقل البحرى ويذلك كان يتم الاعتماد على أرباح شركات النقل البحرى في تدعيم وتطوير المواني ورفع كالدهما

· كذلك تدعيم الأسطول التجاري البحري . - ومما بجدر ذكره أن كتاب وزارة النقل المشار إليه سابقاً لم يتضمن أي نبيء عن الرؤية المستقبلية للأسطول البحري، لذلك يلزم أن تقوم وزارة النقل قطاع النقل البحرى بالعمل على إنشاء شركات مشتركة لتبعيم الأسطول أوماني والاستفادة من أرباح "شركات الماويات التي بلغت أرباحها 349 ليون جنيه في عام 2006/2005 وبمشاركة البنوك الملوكة لدولة الاستقادة من الأموال المتراكمة وبعشاركة القطاع الخاص في التمويل كما سق أن أوضعنا لأن الاستثمار في الأسطول يتطلب رؤوس أموال كبيرة قد يستطيع القطاع الخاص بمفرده تحمل مخاطرهة. لأن التوسع في الأسطول هِ آثَارِ اقتَصادية كبيرة منها توفير النقد الأجنبي والمساهمة في نقل التجارة

الخارجية لمسر وحمايتها في وقت الأزمات وحماية للعمالة البحرية والتوسع في توظيفهم وحل مشاكلهم والذين يفرم تطويرهم ودعمهم وإعادة تأهيلهم والاستقادة من إمكانيات الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحرى في تدريبهم خاصة وأن بالأكاديمية كاغة الأجهزة والمعدات اللازمة لذلك والتي تم دعم الأكاديمية بها

قبل إعادتها لجامعة الدول العربية، وذلك على رعتبار أن العنصر النشرى هو الركيزة الأساسية في نجاح أي منظمة وادوره الهام في مجال النقل البحري الأنشطة النحرية واعتمارا للتطور التكنولوهي الهائل في هذا المجال والتطبيقات الحديثة التي تفرض عني الكوادر النحرية تحديات رئيسية في مجال الإعداد والتأهيل والتدريب وكذلك بالنظر إلى أن لاستثمار في العنصس لبشري بصفة عامة ويصفة خاصه في النقل البحري يعطي أعلى عائد لما يقوم به من دور هام مي عدمة الاقتصاد القومي على مختلف المستويات من حيث التوظف وتوليد الدخل وتحويل العملات الأجنبية وما يحققه

من منافع مناشرة في عمليات تشغيل وإدارة وأمان الأسطول التجاري المحرى لمصرى .

الرافعة للعدم للممري.

يتبور

أحمد عيسوى صالح



سكرتير عام غرفة ملاحة الإسكتبرية

مداية دي مدء لامد وأن مشير أنه لاصطاعة ولا تحارة ولارزاعة ولا سپاحة بدور وجود وسيلة (النقن) سواء البرى منها أو الجوى أو البحرى أو المهرى، لذلك يمكن القول هنا أن قطاع النقل هو التجارة إرتناها وثيقا بالنقل معهوم وواقعا ومن هنا كال محور

كن داك مو مدخلنا البتحدث عن أسطول البقل التجاري المسري حيث أنه في الأونة الأغيرة يقف نشاط البقل البحري في مصو حائلًا وعائقاً هي سبيل طموحات وفاعلية تطوير وتنمية التجارة مباشر على حجم التجارة الخارحية وعلى تدفق السلع والمضائم لدولية المصرية دلك بالرغم من المساعى لدامية والحهد الذي بيدل للنهوض بإقتصاد مصر وتجارتها في الوقت الدي يشهد فيه التاريخ أنه كان لمصر اسطولاً تجارياً تحرياً عربقاً دلك في الزمان لأولني وليس كما هو الحاضر لأن

فنشاط النقل البحرى يعتبر هو لوجه الآخر لنفس العملة التي وجهها الأول التجارة لمصرية الخارجية، فللأسف الشديد مازال نشاط النقل السعرى المصرى بصورته الحالية المشئة في عدد الأسطول التجاري الممري للأن ليست واضحة المعالم أسم الرأى العام وهنالك خطأ ما يكون سببه أرئيسي هو تداخل نشاط النقل البحرى بتملك سفن ترقع العلم المصرى وتوسيح ومُضارب القرارات والسياسات المتقلبة في هذا النشاط، قاعته مما يساهم في تنفيذ مخططات التنمية.

مسئوليها مازالوا عامي عن كل حديد في هذا انقطاع مل غافلين عن كل ماهو حدد ومقيد وعظيم فلغا هنا أن مقول إس الأعبى مارالت غافلة عن هذا النشاط الحيوى ولا تنشط تلك الغائب لحاضر في جميع لجولات فمنذ فحر التاريخ أرتبطت الأعين وتقفتح إلا عندما يقع خطأ وينتج عنه كارثة بحرية سواء (كانت في الأرواح أو في تأويث مياه شواطئنا وهنا فقط نفاجي بالفسائر النابجمة عن ثلك الكوارث التي عادة ما تكون جسيمة. فنشاط الدقل الدحري وهو المثل في الأسطول الوطني للدولة

الأسطول المصري. هو القلب النابض لإقتصاد الدولة بل لأى دولة 11 له من نأثير 4 - قيام البولة بمساعدة ملاك السقن بتخفيص الضرائب على الممتلفة بين الدول تصديرا وإستيرادا مغلاكها المصريين ومنحهم فترأت

ومن هما يجب على الدولة تنشيط العمل والإستثمارات لتنشيط تفديل هذا النشاط لنموه ومحاحه، واضعين هدفاً رئيسياً الأول مه وليس الأخير هو تشجيع المستثمرين ونعني هذا بالمستثمر المصرى وليس الأجنس لتملك السفن التي ترفع الطم المصرى

وذلك لن يتثنى إلا متشجيع الدولة وإتباع الأني: 1 - توحيد جهود ملاك السفن وبحقيق التعاون بينهم عن طريق إنشاء كيابات قوية يكون الترض منها رفع كفاءة العمل في

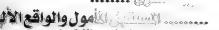


الريان

محمدالعقاد سماح لا تخصع فيه السقى الرافعة للعلم المصرى لنضرائي

خاصة عى السنوات الأولى من سداد قيمة القرض إن وحد، 5 - أن تقوم الدولة بوضع السياسات التي تشجع المستثمرين المصريين لإمتلاك سفن ترفع العلم المصرى حتى يزاد حجم/ وعدد تلك السعن ولتحقيق ذلك لابد وأن تكون هماك من القرارات

السيادية التي نقظم شحن الواردات أو الصابرت المصرية على السف التي ترفع العنم المصري ،



الأسطول التجاري المصرى تقلص عدد سفنه إلى ما دون المائة سفينه

محاضر في الإقتصاد البحري وصناعة اللوچستيات الأستاذ/سمير معوض

التساؤلات عادة هي التي تفتح أبواب المتغيرات على آفاق مستقبل حافل بالتطورات وأدينا في مجال صناعة النقل البحرى سؤال لم يلق بعد إجابة قاطمة وهو لماذا تم إهمال إمماج الأسطول الاستثمار بالنسبة لنا فلا يمكن أن تقوم لهذه الصناعة الإسترائيجية قائمة مالم تسيتكس المؤوق في صناعة بيئة مساعفة على قيامها فالأعراش عن البحث الجاد لإيجاد حلول عملية للمشكلات البحرى التجارى في صميم إستراتيجية تنمية وتطوير محاور وقطاعات الإقتصاد القومي والإلمادة من تكاملها العضوى مع الالتصادات الدواية؟ ولماذا تتاقصت حجوم وقيم التجارة التي أحاقت بهذه القطاع أدى إلى تقاهم التعقيدات المسئولة عن خلق آليات تدهورة وأعاقت الفارجية (الصادرات والواردات) المصرية بصورة تدعو للإنزعاج التي تتولى سفن

هذا الأسطول تقلها بما يسقر عن إستدامة العجز في موازين المدفوعات؟ فلمأذا رضينا بأن تكون خارج دائرة تفاعلات التحدى والإستجابة برغم إننا دولة بحرية من الطراز الأول مما يشكل حافزاً على أن نجعل من سواحلنا البحرية طاقات التصابية انتاجية ذات ميزات تنافسية؟ نكاد تكون قد خرجنا من سياقات صناعة النقل البحري وتركنا المضمار لغيرنا للإنطلاق وإحراز قصب السبق ولبالغ الأسق فإن چميع المكومات التي تعاقبت لم تدرك مدى أهمية أن تصبح مصر الاعباً رئيساً في هذه المبناعة التي تقف على رأس أولويات التنبية، بل أَخَذَ الأُمر في عهورها إنجاها معاكساً حيث تأكلت حمولات هذا الأسطول ويلغت سفن كثيرة فيه أربال العمر وتراجعت مستويات إدارى وهبطت إسهاماته في الإنتاجية الخدمية. ومما زاد الأمر تعقيداً أن دولا مثل لبنان وسوريا وتركيا والبوبان والسعودية ظلت

أعداد وحمولات ومستويات تكتواوچيا أسطولها البحرى تزداد على نحو دائم الأسطول التجارى المصرى تقلص عدد سفنه إلى مادون للانة سفينة معظمها يعاني

من الثقادم الزمني والتكتواويهي، وعلى مدار سنوات طويلة لم يحدث إحلال للحمولات فضيلًا من تُوقف عمليات التوسيع فيما يخوض العالم حروب منافسة داروينية. فلدى الصيئ قرابة

240 ألف سفيئة من مختلف الطراز والعمولات وأدى شركة (NYK) اليابانية ما يقرب من 650 سفينة وهذه الشركة تسمى حثيثاً إلى عولة أنشطتها ولأهميته الأسطول البحرى التجارى الصيني فإن تواقف عمليات التصدير فيها لشهر واحد سيجعل مساهتها البالغة 9.6 مليون كيلومتر مربع غير قادرة تخزين وإستيعاب منتجانها التي نتركم بشكل ملحوظ في جميع موانيها في كل ساعة قالإدارة الناجحة هي التي تتبنى محاولات الفهم والتطيل الإستباقية للتطورات



سمير معوض

كسرة من العاملين فيها ثَالَّتًا - عدم وجود بنوك متخصصة في الإستثمار في تمويل بناء السفن وشرائها وأحجام البنوك التجارية عن الدخول في دمم هذا النشاط الأكثر قدرة على توليد دخول ذات دوران سريع وقيم مضافة (ريحية) عالية. الإلااء غياب التفطيط الواضح لإعقاء السنتثمرين من الضرائب والرسوم لجنبهم رتشميعهم على الإستثمار في تكوين أسطول بحرى بإعتباره أصولا رأسعالية

ممو المناصر الإيجابية فماهي إذن الكوابح التي حالت دون تطور الأسطول

أولا - فقدان الأليات التشريعية على إيجاد الأدوات القانونية المُحفَّرة على

تكوين مجموعات من رجال الأعمال والمستثمرين الذين يقومون بدؤر هام

في إعادة بناء هذا القطاع الإقتصادي الباغ الأممية لإنتشال الإقتصاد

تُلْيَا ۚ – تراجِع مستوى الإدارة البحرية التي أصبيت بالهزّال وفقر المعرفةِ

والشبرة يقبل توقف هذه الصناعة عن النبو والتوسع وإستقطاب أعداد

انتاعية من الطراز الأول خَاتِتِهَا - ليس لدينًا حتى الان أسواق ومؤمسات تمويلية ويورمنة توفِّر تمويلات طويلة الأجلُّ لهذه الإستثمارات الضخمة ælæi – وكذلك فإنه ليس لدينا شركات تلمين بوسعها التامين على هذه الأصول (السفن)

القادمة كذلك إدراك هذه الإدارات الإقتصادية أن الصيانة والإصلاح يعدان هنمن مكويات

البجرى التهاري لدينا؟

min - تردى مفاهيم المعنى المقيقى لقيمته وأهمية الإستثمار في هذا القطاح الجيوى،

عدم وجود مدرسة لتخريج البحارة اللزمين للعجل على السفن المصرية

عميدبحرى منقاعد عبد العزيز أبو قنديل

1 - قلة عدد سفن الأسطول المعرى وزيادة أمعارها وقدم أنواعها (معظمها سفن نقل

أ. إنشاء شركات ملاحة مساهمة تساهم فيها الحكومة والبنوك المسرية والشعب المسرى ب. تشريع بإعفاء المساهمين في هذه ألشركات من الضرائب لتشجيع طوائف الشعب على

ج. توجيه هذه الشركات الساهمة لشراء سفن ذات نوعيات مطلوبة مثل ناقلات البترول والغاز وسفن الماويات وسفن نقل الركاب (العبارات) من السوق العالمي 2 - عدم وجود مدرسة لتشريج البحارة اللازمين للعمل على السفن المصرية

إنشاء مدرسة بمرية لإعداد الطواقم اللازمة ويستمسن أن تكون هذه المدرسة في سفينة بدلاً من فصول دراسية في البر مثل السفينة "الفاروقية" مع الإستعانة بالخبرات الأجنبية في التعيم والتدريب البحرى إذا لزم الأمر

3 – عدم وجود أطقم مصريين أكفاء انتشفيل هذه السفن حالياً

التشريع مإستخدام طواقم أو أفراد أجنبية لحين إعداد الأطقم والبحارة المصريين اللازميين

4 – عدم كفاءة التعليم والإعداد للطواقم والبحارة وقلة المرسين البحريين المصريين وكذا الإمتمام بتمديث الناهج التعليمية والتدريبية اللازمة

ضرورة تحديث المناهج الدراسية والتعريبية بما يتمشى مع المستجدات في العمل البحرى

5 - عدم وجود ترسانات لبناء السفن وإمسالهها الماجهة

تدعيم شركات بناء السفن وإصلاحها مع الإستفادة بالخبراء من الدول الأجنبية إدا ازم الأمر 6 - زيادة تلكلفة تشغيل الطواقم والبحارة على السفن للصرية لإعتبارهم موظفين وعمال براتب

شهرية

تشريع بتشغيل الطواشم والبحارة على السفن بالرحلة أو بالدة نقط

7 – قلة الكوادر الأكفاء لإدارة العمل في الشركات الملاحية المصرية ونقص الخبرة الدواية اللازمة أدبهم

تشريع بتشغيل الكوادر الأجنبية من ذوى الصرة والسمعة الحيدة لحبن أعداد الكوادر للصبرية اللائقة

8 - ضعف أداء نقابة عمال البعر وعدم جديتها وفعليتها

تشجيع وتقوية النقابات العمالية البحرية لرعاية مصالح البحارة العاملين في السفن المصربة وإنشاء تقابات أخري للضساط البعربين والمهندسن البعريين لضمان حقوقهم لدى الشركات الملامية المالكة للسفن المصرية

9 - عدم تبعية الشركة القابضة للثقل البحرى لوزارة الثقل (قطاع

ضرورة أن تتبع الشركات الملاهية أورارة النقل (قطاع ، انقل البحرى) أضمان حسن تطبيق

القرارات والقواعد البحرية الدواية على السفن الممرية وصمان مسلاحيتها للعمل في النقل

عميد بحرى متقاعد

عبد العربر أبو قنديل

10 - ضعف قدرات المواني للمسرية في شان وسائل إطعاء الحريق وسلامة الأرواح ومذع تلويث البيئة البحرية بإعتبارها واجبات أساسية للدولة

 المائي تقوية قدرات الموانى بانشات مجهزة لإطفاء الحريق ومرق مدربة على إسعاف المسابع. وللرغبي وسلامة الأرواح في السفن سواء منها الموجودة في منطقة المنطاف الداخلي أو الفارجي فور إستلام إشارة الإستغاثة 2 ـ لمنع السفن من تلويث البيئة البحرية سواء خبارج الميناء أو داخه – بالتخلص من مياه

الصابورة ومياه السرتينة بإلقائها في البحر يستحسن عمل بالوعات على الأرصغة تكون متصلة بشبكة المجارى لتقوم السفن إذا ازم الأمر بتغريغ نفاياتها السائلة فيها وذلك لقاء رسم رمزي بدلاً من الرسوم الباهظة المالية في بعض الوائي والتي تجعل السفن تلقى نفايات السائلة في البحر بدلاً من تكيدها هذه الرسوم الياهظة.



ITALIA PARTETANA

DEICHETLA, EGYPT

21 664

HONG KONG SHANGHAI

VANTIAN NINGBO E. ومنها إلى مواني الأدرياتيك مباشرة،

TARANTO, TRIESTE RIJEKA KOPER

مايد

DEKHEILA, EGYPT

خدمة حاويات وحاويات مبردة

ITALIA MARITTIMA S.p.a La

عن بدء رحلاته الأسبوعية

باوائشرق الأقصى مباشرة إلى المدخيلة

ADR SERVICE)



Lloyd Triestino has a new name

150 9001:2000

www.guifbathegypteom

كما سيتم نقل جميع خدمات الخط (IMS SERVICE)

STOCKHOLM 143-016 MJOKHOLM 143-016

إلى ميثاء الدخيلة

وصول الأحل 10 ديسمبر 2006

thomas mann 0162-023W Walnut

وصول ميناءالدخيلةالسبت16 ديسمبر2006

TIMESTALL LA







السيداللواءبحرى معظمان أحجما بالاه الكيارون ويدخ ب



رئيس انشركة القابضة للقبل البعرى والبرى كاحد ابرزة إيدان القبل البعرى الدريية انشل منصب رئيس الغلاد الثقائين المجريين العرب وهذا الإنجازات والتجاحات التي قام بها سيدته سواحاتاه قيادته السابقة تهيئة ميناه (مكتركة او الشركة القابضة لانقل البرى والبحرى واسرة تعريز معادة الرئائية بينا الرجمية العادان بها يتقدمون بخاص التهنئة القابية لسادته ومتمنون اسدات كان تقدم وازدهار هاص التهنئة القابية شيئة والقيادة الرشيدة

الأستاذ/ مصدوح سلطنان بهندئ اللواء/ محمد أحمد إيراهيم يوسف رئيس مجس إدارة الشركة القابضة النقل البعرى وابيرى على تقله منصب رئيس الانعاد الناقش البعرين العرب

الله الفظامة الرئيس محمد حسنسي مبارك



أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال وجميع العاملين بها



طناياس إيدين





شركة المستودعات المسرية العامة إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ويتمنون نسيادته كل تقدم وإزدهار في ظل القيادة الرشيدة لفخامة الرئيس محمث حسيتي مبارك















انشطة الشركة :

شحن وتفريغ

مراولة أعبيال التبيعن والتضويع لنسخق البيضائع العامة والعبارات

خدون تشغيل ساحات

مواولة اعمال تداول الحاودات والأنسطة المرقيطة بها من اعتمال التحميل والتعميق والتسميف والنشق والتشفيت والتساجات لكمافة أنسواخ الحسادة أ

حدمة الداويات

- وخدمة نظافة وصبانة واصلاح الحاويات العادية
- م خدمة صيانة واصلاح الحساويات السير دم
- خدمة اخسار ما قبل الرحلة للحاويات المبروة (PTI)
- ه خدمة قسويل الحساويات السارغة



www.ship-crew.com

تكملة لا نشر في العدد السابق من الوصف العام للميناء والموقع الحفراف وقناة الربط الملاحية للنقل النهرى

نواصل في هذا العدد تعريف القارئ بالتخطيط العام والحطات الختلفة بالبناء



التخطيط العام:

تم إعادة التخطيط العام لميتاء مميط ليصبح في الصورة التالية

محطات ومتطلة إدارية تخدم العسل التخصصر Termenals في شكل موانئ فرعيـــة في إطار المرساء الواحد

حاويات يضالع عامة بشائغ منيا جاآء زيسوت

JY وهذا تكالب تحيسل وإثقناء بليسة أسفسيسة Send ومطوعاتية مناسبة التحايق السرواة والمرواسة أن الحركة من وإلى البرلاء داخايا وخارجيسا



ل همرل شنوی 105 مأون ماریة (10.9 مأون مان)

4رسیان بطول ± 800 رهمق 12 متر رسامة للبضالع 500 Jal ألف مترمريع،

خلبة يحب يباكاك أوذات

المطة الثقية والبضائع العامة)

موائى ومنطقة ادارية

Sub-Ports

عاريات

مبادر

واره

فيدال

لهسرى

المحطة الثالثة (السب الجاف)

1,000,000

المحطة الأولى (محطة العاويات)

يافيل هد 4 أرمط الخسائع المستا المسائد (المستا ئسنت - ربل ژولیی) بطول 900 عثر رددی 12 باتر .

المعطة الكامسة (الحويد)



والسيط ومسيف ملعسند الأغسر الان الرحمانية المسمر الماثل بطول 225 (23) OLIST TE بربع ولهنا طبرل

محطة المبوب والمواد القاانية صفايل ممرلات منى على (80) كالمدمان





المعطة الرابعة ﴿ الصب السال |



تاكك الطبقة الوسطى وتعلك وتناثرت بقاياها بين الطبقات الأخرى وتضاعف عند الفقراء والعناجين اضعافا . أضعافا وانقسم المعتمع إلى ما يشبه فريقين. فريق السادة وفريق العبيد. ولكل فريق دستوره وقواذيفه الغاصة كما لكل فريق ميافعون مرابطون على الغطوط الأمامية يتعين كل منهم الفرصة كي ينقض على الأخر ليقفي عليه تماما . كنا نيرس ونعل في السنوات الأولى للجامعة أن مساحة الطبقة الوسطى كنم السعت كان ذلك دليلا على صعة وسلامة المجتمع، وكلما نقصت وتأكلت وتلاثت كان ذلك عرضا لمرض خطير بهدد كبان المجتمع باسرد. والطبقة الوسطى في مصر كانت تتسع لتشمل الكثير من فنات وطوائف المجتمع وكانت هي الحرك لكل الاحداث ليس ذلك فعسب بل كانت هي

صائعة تلك الأحداث سواء السياسية أو الاقتصادية أو الاجتماعية . كانت هناك طبقة عليا تملك المل وتؤثر في السلطة تحاول تلك الطبقة أن تستفيد قدر الامكان من قوة الطبقة الوسطى وكانت العلطة تعاول استرضاء تلك الطبقة وكانت حريصة على عدم للساس بعقوقها ومكتسباتها وشينا فشيئا تأكلت تلك الطبقة وآتسعت 🗀ى والأن....

> إتسعت دائرة الفقر إلى أقصى درجة وأصبعت تهدد كيان المجتمع بأسره بالتحلل، فالفقراء لا يجدون من يدافع عنهم أو يعمل لصالحهم لكنهم يجدون من يتحدث بأسمهم ويتكلم بلغتهم ويزايد ويكتسب بإسمهم دون فعل أي شئ على أرض لواقع، كان الإصلاح الزراعي والـ 50% عمال وفلاحين وقرارات الثورة البراقة تصب في صالح الفقراء ولكن من بعد كل هذه السنوات هل تم مواجهة الفقر والحاجة مواجهة عملية، أنظر إلى نواب مجلس الشِعب أو مجلس الشورى تجد من يمثل العمال والفلاحين لا علاقة له بهما بتاتاً تجد هؤلاء طياردرات يحاولون المتاجرة بإسم هؤلاء الفلابة وهؤلاء الفلابة من الفقراء والمحتاجين لا يملكون من أمرهم شيئاً فهم يسمعون كلاماً من الجميع يومي بأن الدولة ورجالها الأقزارُ لا شِعْن لهم إلا هؤلاء الفقراء، لكن الواقع العملي أنْ هؤلاء للسئولين لا هم لهم سوى مزيد من إفقار هؤلاء الفقراء بكافة الطرق الباشرة وغير الباشرة وهذا يأتى من خلال قرارات وتشريعات وقوانين يتم سنها وتفضيلها على مقاس الكبار الذين بمثلون أنفسهم ويعملون لحسابهم،

والغريب أن بعض المثقفين يحملون الفقراء مسئولية الوضع السيئ الذي يعيشون فيه وحجة هؤلاء المثقفين أن الواجب بحتم على المطلوم أن يحتج ويتذمر أدى المُستُول حتى يدفع عنه الظلم ويرد عليه مظلمته، ونسى هؤلاء المُثقفون أن الفقر أعازنا الله منه يوك الكفر، وثورة الجياع لا يقف أمامها سوى المجانين إن ، أنبى صلى الله عليه وسلم قال اللهم إنى أعوذ بك من الفقر" وقال على بن أبي طالب كرم الله وجهه (أو كان الفقر رجلاً لقتله) وفي الأثر أن الفقراء والمساكين والتياس وأهل البلاء دولة يوم القيامة فينادى عليهم رب العزة أن أنزاو إلى أرض المحشر فأيما رجل أطعمكم في طعمة أو سقاكم في شربة أو كساكم في كسوة خذو بيديه وأسخلوه الجنة... إنها إمارات وإشارات لن يفهمها إلا أواق الألبب وأتسائل ... هل الله الرازق الغنى ليس بقادر على أن يجعل كل الناس أغنياء ... بالطبع سبحانه وتعالى قادر على أن يقول الشئ كن فيكون .. لكنها إختيارات لبني البشر، إختبارات لمن من الله عليهم وفتح عليهم وأغناهم عن ذل السؤال والحاجة، إختبارات للقلوب، من يرق قلبه لطلب محتاج ومن تدمع عيناه لمرض لعين أصاب إنسان كان يوماً في أتم صحة، أغتبارات السلوك البشرى في التعامل مع المتناقضات مع الفقر ومع الفئي ، ومع الصحة ومع الرض، ومع العلم ومع الجهل، ياسادة ماذا يفيد الثراء تحت الثرى؟ ماذا ينفع الثرى تحت الثرى؟ إن الله يختبر عبده الغنى ماذا فعل بغناه والفقير هل صبر على فقره؟ يبدو أنني تجاوزت في مقدمات وكلام أشبه بالموعظة لكن الحقيقة أننى أجمل في عقلى وقلبي (فكرة) أعرضها للجميع لمزيد من المناقشة والحذف أو الإضافة وفي النهابة المشاركة الحماعية.

إننا ندعو إلى إنشاء كيان مؤسسى غير حكومي لا علاقة له بالسياسة أو الأحزاب ولا علاقة له بالجماعات الدينية على إختلاف توجهانها ولاعلاقة له بالطبقات الإجتماعية غير المعلنة.

إننا ننشد كياناً مؤسسياً خيرياً المشاركة فيه ومن خلاله متاحة للجميع دون النظر إلى إمكانيات من تلحية الغني أو الفقر ودون النظر للانتماء لحزب يميني أو يسارى إننا ننشد كياناً مؤسسيا يستقبل مشاركات ومساهمات بني الإنسان

في لحظات الصيدق والشفافية مع النفس ومع الله. إننا ننشد كيانا مؤسسياً يعنى بشئون الفقراء في مصر المحروسة محاولين مواجهة الفقر والجهل والمرض إن أبواب الخير كثيرة لكنها عشوائية تفتح أبوإبها في أماكن محددة دون دراسة الإحتياجات الفعلية في أماكن أخرى أشد فقراً،

إننى أدعوا إلى إنشاء بنك لمكافحة الفقر في عموم البلاد. والجميع مدعو للمشاركة بالمال بالوقت بالطم بالعمل صماهب المالى، الطبيب، المعلم، المماسب، الصيدلي، الحارس الليلي، ضابط الشرطة، المنظف البسيط، حتى الفقير العاطل يمكنه المشاركة الإيجابية.

إسى سأعرض بالتفصيل لهذا المقترح وأدعو الجميع إلى المشاركة ولو بالرأى olllo Idees.

في الواقع أن •••

و ما مسرح به ماروق حسنى أقدم وزيار في حكومة مصر للمروسة من أن "الصجاب عودة الوراء لا يستحق التعليق أو الرد فهو كلام إباحي ويمثل دعوة الفتتة

ولكني أسمال فاروق حسمي ماذا تعني كلمة 'وراء' بالنسبة له فكامة وراء لها معانى كثيرة حسب الشخص الذي ينطقها اا الخلاصة أن فاروق حسني خانف من العوية للرزاء ! ترى لماذا

هل (وراء) فاروق حسنى ما يضجل منه ؟؟ و ما قاله حمدى قنديل عن جمال مبارك في صحيفة للمعرى

اليوم يستحق القرامة والتحليل والمراجعة .. أدعوا الجميع إلى و معدوج مرعى وزير العدل سيسطر التاريخ أسمه في صفحاته

« محمود حمدى رقزوق وزير الأوقاف عندما أراه تقفز إلى دهني لكن أي صفحة ياتري؟؟؟ صور العصور المظلمة للدولة الإسلامية وعندما أستمع إليه أتذكر

الإية الكريمة "أبيتغون عدمم العزة فأن العزة لله جميعاً" "أنس الفاتي" على مصلحي "محمود محى الدين" فاروقي

حسدي" "محمود زفروق" "محمد منصور" ترى لو تم عمل إستفتاء شعبي على صلاحيتهم الوزارة ـ شرط أن يكون إستفتاء حقيقي - ترى من منهم سيجتاز ومن

رأى الشخصى أنهم جميعاً لا يصلحون على الإطلاق للعمل في مصر المروسة.

2006 BASA ZAMENDAREN

a 5

بقلم/وسام عُنيم



يُقِتُلُسُّ وَكِي عَاشْرِهِي الْهِمِومَة الشَّمَسِيةِ

الكَّمَ يَصَادُ عَلَمُهُ الأَمْسِيةِ

الكَّشَافُ وَكُلِّ عَاشْرَ مِنْ اللَّهِ الْمُلْكِينِ مَنْ

الْكُلْمِيةِ إِنَّ اللَّهِ اللَّهُ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهُ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهُ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهُ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهُ اللَّهِ اللَّهُ اللَّهِ الللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ الللَّهِ اللَّهِ اللَّهِ الللَّهِ الللَّهِ الللَّهِ الللَّهِ الللَّهِ الللَّهِ الللَّهِ اللْمِلْمِ اللْمِلْمِلْمِلْمِ الللَّهِ الللللْمِلْمِلْمِ اللللْمِلْمِ الل

- وينلغ قطر كوكب المديد 3000 كيار متر ويبتقد أن سطحه بمثلئ بالأحجار والبليد وهو أكبر في حجمه من كوكب ملوتو - ويبعد الكركب الجديد عن الشمس 97 مرة ضعف لسافة بين الأرض والشمس أي أكثر

من ضعف لمسأفاً مين بلوتي والشمس - ويعتقد علماء القلك أن كوكب نبتون في مرحة معينة من شارحخه قدفف جرنا منه خارجه من ما كون الكوكب الذي إكتشفه المعاء أغيرا عدد الأولية الأربعة والأربعين (الليسكوب-فارل يكتشف 100 كوكب-فيد

ربنا یکن تیسکی الفراند و هیا چینی ربنا یکن تیسکی الفنان المنتی قبل قد کرشد اگر من مانه کرکی شور مول مهم فی مورتنا از تمکن هابل من رصد هذا العدد من الکراچی نی الموره بعد آن رصد الالات من الدیم و الشموس فی مجردتا لشرونا تدرر حول الشموس فی مجردة درب انبیات تدرر حول الشموس فی مجردة درب انبیات این (250 ایا آنیت صحة قدا المانوات الان

وقيال ستيف سيكوبت مدير معهد ملوم تليسكوبات القضه * أن هذا الإكتشاف يعتبر تقوماً كبيراً نحو إكتشاف المزيد من للنظوبات الشمسية

وهدلاء الكراكب المائة التى إكتشفت قد تم مراقبتها غدة سبع أيام وأشرف عليها عالم القصاء كايلاش ساهر دلائل جندةعلى وجود حياة على سطح الأربخ

دوس يصدر من الفضاء الأوروبية أن المطومات أعلنت وكالة الفضاء الأوروبية أن المطومات المهوت دلالل جديدة في مجال البحث عن أثار حياة فوق سطح المريخ، وقالت الوكالة إن المركبة عثرت على المياه وغار

وقالت الوكالة إن المركبة مترت على الماء ويقار الميثان في مناطق معينة على الكوكب وكلا المائتين يوتيط بوجود المهاة لكن المرر العلمي البيهي معي يقول إن الريط بين العقور على المائتين ويجود المهاة على المائلة على المائتين ويجود المهاة على المائلة على المائلة على المائلة على المائلة على المائلة المائل

لكن المدرر العلمي البيئي،سي يؤلر إن الريط بين العثور على المائدين ووجود الحياة على أرض الريخ ليس مؤكدا لأن غاز البيئان يمكن أن ينتج بهمائل غير بيولوچية مثل الانشطة البركانية لكنه يضف بإن الإثارة بين الطماء تتزايد مع كل كشف جديد عن وجود هذه علائة

وقد أمان الملماء مؤخراً أن لجوزة الإستشعار المنتبعة المثبت على المثبت على المثبت على المثبت على المثبت الأمرية عند القطيعة السيعة على المثبية يشكر أن على المثبية المثبت على المثبت على المثبت على المثبت على المثبت على المثبت على منا عين المثبت المثبت المثبت على منا عين المثبت عن منا المثبت عن منا المثبت عن منا المثبت عن منا المثبت عن المثبت من المثبت من المثبت من المثبت عن المثبت من المثبت عن المثبت عن المثبت من المثبت منا المثبت المث

يها الدوائل الصد الطبيق بالمؤلس ويها الدوائل الأسواء يبلغ ريدكر أن العشد الطبيق الأمورين دوايا المؤلف ويكث مثل الدوائل الأسواء المؤلف ويكث كانة بمار لله المؤلف ويكثر المؤلفات على سطح الدونج لا يشير عال الأسواء على سطح الدونج بالإستطار الحوالا الأموانيا على المؤلفات المؤلف

راسي الله التوجد حياة أرضية دون وجود النيتروچي فإن وجود الأمونيا الله يعنى وجود حياة ميكروبية على سطح المريخ ولم ترصد المركبات التي أرسلت للمريخ حتى

رام الكون أية براكين نشطة على سطح الكوكب الأحمر الأحمر تعديد الكولكب الأكثر إحتمالاً .. الإحتمال كالثات

وقمت عالمة فساء أمريكية قائمة بالنجوم التي يحتمل أن يدر فلكوكا كولكي بيوجد على سطعها شكل من أشكال السياة الماقاء ومن المروف أن الطماء طاؤرا منز زمن بعيد يستسرفان المسعم الاقتام الأسارات صوتاء من المجموعات الشمسية الأشرى على أهل الانسارة على مضارات أشرى على أهل الانسارة على مضارات أشرى غير العضارة الإنسانية

وقد تغمصت مارجريت من مؤسسة كارانيچى

عالم الفضاء عالم مثير وعجيب وملى دالأسرار التي يحاول العلماء الوصول إليها واكتشاف الغامض منها وخلال عام 2006 قند توصل كثير من العلماء بواسطة رحلاتهم الفضائية إلى عدة إكتشافات سوف نعرضها لكم وهي: ومدرد التواك المالة التي إكتشف قد تم في وانسطن عدة معايير على منز التوم، ويضرب الدكتور تواين: شالاً على ذلك بثلاث

هى واستعن عدة متابير معن عمر سيوم وكمة الحديد المجورة في محيطها وجاء على رأس النجوم التي حديثها مارجريت فهم سسى في إن "وهو تجم يشبه الشمس وتلغ السافة بينه ويين كوكب الأرض 26 سنة صونية

سنة مبونية وقد حديث العالمة في السياق حوالي 17 ألف مجموعة شمسية تعتقد أن بالإمكان أن توجد حياة عاقلة على سطحها

. واحتارت من هذه القائمة خمسة محوم تعتقد أنها الأقرب لوجور أشكال للحياة لدكية لكائنات فضائلة إن ومدت وقالت ليهي سى لقد أخترت خمسة جوم للأماكن التي يعيض في شوجه إليها إذا تعين علينا ذلك أو أن موجه أجهرة اللسكوب حوما

ر ويزيف معظم الماييد التي إمتدت طها إدرية معلم الدرية كل على سراديرية المي مرديد إذرائيا عصراً على النجوم التي يزيد سرما إذرائيا على المبار سنة في الداخلة الثانية لشكل الكراك، بإشكل حياة مركبة على مسلحها كل المنبع المراسمة أواحد منها الميودة على المسلحية على مساحة المديد الميودة على المسلحية على المبار على المبار المبار على كهذا مشئلة من المديد ساف إمتدان على كهذا مشئلة من المديد ساف إمتدان

أوجه شبه مدهشة بين كوكب الأرض والقمر تايتان يقول عماء العضاء في رحلة إستكشافية حرل كوكب زجل إن أوجه الشبه مي كوكما الأرص والقمر 'تايتان' أحد توابع زحل كبيرة جدا وإن العديد من الظواهر والعمليات الطبيعية الثى تحدث على الأرض تحدث أيضاً على تآيتان فعلى القمر تايتان تهب الرياح وتتطلق العواصف وتسقط الأمطار وتتور البراكين وتمور أرضه بالزلازل بشكل يوثر على طبوغرافية سطحه ويقول الباحث البكتور "جونائان لونين" من جامعة أرزونا الأمريكية والمشارك في فريق بحث المهمة كاسبىي - ھايغىر لىل القىر تايتان اكثر الأماكن شمها بالأرض في المعموعة الشمسية بما بتعلق بتوازن العمليات كالرياح وقنوات الأنهار والدليل على وجود أمطار وإحتمال وجود بحيرات وتشكيلات جبوارجية لها علاقة

يسفي بدورور سيفيت تحريري ويسوت التنهار والدليل على وجود اصفار وإختمال جود بحيرات وتشكيلات جرارجية لها علاة على الغالب بالنشاط البركاني وتحرك قشرك الطبيعة الكهائية التي تحرك المطبات لكن الطبيعة الكهائية التي تحرك المطبات في الأرض و "تابنان" مختلفتان مشكل كبير فعالم صبيل المقال بعدو تي عمار الميثان

في الأرض و تابنان مختلفتان مشكل كبير فضلي سبيل المثال بديو أن عادا لليشان على تابنان يؤين الكثير من الألواد أللا يؤيديا الماء على كوكب الأرض, ويعقد أن هذا الشناء يرضي إلى ما بسي باللغفتين المضلية في للجموعة الضمسية ومني يكون الكوكب أو الجريم السماوي في واحدة من للا المفع يمني أن يحقق توازنا بين ججه وكتاته والمصافة التي تقصله عن الشمسة عن المسادي و

ويضرب الذكتور أفريز مثالا على ذلك بثلاثة كواكب داخلية فى المجرعة الشمسية وهى الزهرة والأرض والمزيخ مكتلة الكركب تتوافق مع الشرة على الإحتفاظ بتدفق الحرارة من قير الكركب بيته البعد على الشمس له علاقة بالقرة على الاحتفاظ بعام سائل والتي تعتبر أحد محركات الشاط الهيولوجي على كوكب

الأرض ا**لأمطارالكارثي**ة

يقول الطماء أن عان الميثان بحتاج مترة طويلة نصبياً لكي يتكتك إلى الدرجة التي ينعقد فها المطر الذي يمكن أن يهطال على سطح تايتان لكن الملماء يمتقدون أن هذا لا يحدث بصورة عارضة وأنه إن حصراً يكون كارثياً.

عراضة فإنه أن حصل يكون خالاية. ويشعر الآلال أيضا أي ان سطح تاثين يبطيه خليط مسائل من ألت أي والإسواء (انتشاء) المسائر من البرادكي والإساء الصارة بهد ما يلسر أن المسووع لا تكسر شترية كما هو الصال مع الإجرام المسائلية القريبة عند وتوضح البيانات بان سطح القريد تائيزان ألجليدي علمي بمكونات تصوية وقذا لقبل واضح على وجود إحتمالات للمياة على مذا القدرة

يلكن يلكن أن درجة المحررة على القدر إنمان متعقدة عراصل إلى نحيق المضورة للمروة البلاء عني يوشقد أن ها المضورة للمروة البلاء عني يوشقد أن ها المتحرة عن الكافحات المصفرة قد تعطي من المتحدة من الاستخدام أن الاستخدام إلى الاستخدام المتحدد المتحدم على التلحيح، بالقدم من عالم المتحدم على التلحيح، بالقدم من عالم المتحدم على التلحيح، بالقدم من عالم وبالتاريخ من عنية تعريز من المتحدد وبالتاريخ من عمدة الإستخدام في علاية من وبالتاريخ منهمتنا المتحدد الذي تعريض منهمتنا

تم إكتشاف أسرع جرم سماوى يدور حول نقسه بالسبة لعجمة في المجموعة الشسسية وهذا الجرم يدعى 2003 إلى الـ 61 وهو أحد أجرام تسمى بحزام كيويير الواقع على أطراف المعوعة الشمسية والمكتشف عام 1992

وهو يدور حول نفسه مرة كل 3.9 ساعة وله شكل إهليلجى أشنه بكره الرجبى الهروسة وهو تكثر كثافة من الجليد بمرتين ونصف وهو أقرب إلى الثاج الصنافي

روقول التماء إلى أن النيازات تمور حول ويقول المساء إلى أن النيازات تمور حول المساء المساء المساء المورة المورة المورة المساء ال

البيغالة للمعيناة فالبهبياة للإسعالا فالعبير

88-5050/c188

والتجارة الالكترونية بين الماح والحرم. التحديات التقنية والغير تقنية للتجارة الإلكترونية

الكثير من الناس تطن بأن التجارة الإلكترونية هي مجرد العصول على موقع على الإنترنت ولكن مجال التجارة الإلكترونية أعمق من ذلك يكثير فهو أسلوب جديد في العمل يوفر الوقت والجهد كما أن التجارة الإلكترونية توسع نطاق السوق إلى نطاق دولي وعالى فهيا بنا عزيزى القارئ نتعرف على ماهية التجارة الإلكترونية مع التعرف على التحديات وأيضا الفوائد التي تنجم عن إستخدامها...

هل يمكن تجاهل التجارة الإلكتروبية؟ 11

أمام واقع ومفرزات عصر التقبية العالية، ونماء إستخدام وسائل التقنية وتزايد الإقتدع بإعتمادها ممطأ لتمهيد الأعمال وفي ظل دخول عالبية الدول العربية منظمة التجارة الدولية وهي ظل منطقبات التجارة الدولية المتمثلة بتحرير التجارة في السم والقدمات ودجول الشركات الأحبية الأسواق العربية كمهات سافسة حقيقية ولما توفره الشجارة الالكتروبية من تسهيل عمليت السامس. فإن تحافلها يعدو معالاة في المحافظة عسى الأمماط التقبيدية التي يرى الباحثور إمها لر تصمد طويلاً، فالأنماط التقليدية للنجارة وإن كانت لا ترال هي لقادمة عإن بنية تنعيدها نحوات شيئا فشيئا سعو إستخدام الوسائل الإكتروبية.

إن العالم لذى يتجه إلى إحلال التقنية في كل ميدان من ميادين النشاط الإنساني، ويشكل رئيس، الخدمات الحيوية والضدمات التى تقدمها الدولة سيضع التجارة الإلكتروثية موضوعاً على رأس موضوعات أجندة التطور والسمية لهذا كله، يعدو تجاهل التجارة الإلكترونية أمراً غير متناسب مع رعبت في النعامل مع الآثار الايجابية لعصار تقنية المعومات وأمتلاك وسائل مواجهة لاثار السلبية ونتاج عصر العولة.

التجارة الإلكترونية بن الباح والعرم

يقول لدكتور/ محمد عبد الحليم عمر مدير مركز صالح كامل للإقتصاد الإسلامي في هذا الشأن مقصود الشريعة ، لإسلامية هو تحقيق الصالح التي تقوم على جلب المنافع ودره المفاسد، وفي ضوء هدا التصور، فإن الإسلام لا يملع من الإستفادة بالإنترنت في التجارة طالمًا يتم التعاقد في إطار القواعد الشرعبة العامة، خاصة المتعلق سها بالعاملات المالية،

ويتمثل هده لقواهد في التالم رسمال هذه الطوائد على العام المعاملة. وعلى ذلك فعالا منفعة فيه

هساً أو شرعاً لا يجوز أن يكون محلاً للمعاملات، مثل: السلع والخدمات المعرمة شرعاً، ومثالها في التجارة الإلكترونية رغيره لخمر والغنزير وكذا المنتجات الثي تدخل فيهاء ثم الأقلام والصنور والكتب التي تحتوي على مواد غير أخلاقية، وللأسف فإن هذه المواد متاحة على الإنترنت ويتم تسليم بعضها إلكتروبياً.

2 - اَلْمَاٰتِثِي: بمعنى توفر القصد والإرادة والإختيار الكامل تطرفي المعملة على قدم المساواة للقيام بالمعاملة من عدمه ويمكنُ القول إنه في التجارة الإلكترونية ينحقق هذا الترضى هيث لا يوجد لأى طرف من المتعاملين أية سلطة لإجبار الأخر على إجراء المعاملة

 3 - المعلومية الشفاقية: (بمعنى ضمرورة تواهر للعلومات الصابقة عن محل العاملة لكلا الطرفين لكى يتخذ قراره بالقيام بالمعاملة) وهو على طم بغثارها وبتائجها، ويمكن القول: إن التجارة الإلكترونية توفر المطومات الكاملة عن السلعة والثمن، عبر أن مسألة الصدق في هذه المعلومات تتعرض له التجارة الإلكترونية من إحتمال بث معلومات عير صابقة من جانب التجار أو العملاء كما أن عرض السلع الكترونيا على شاشة الكمبيوتر أقل في المعلومية من وجودها في شكل مادي مصبوس، ولكن يخفف من ذلك أنه في حالة إكتشاف أي مخالفة في مواصفات السلعة مادياً عما تم بثه على الإنترنت يقوم المستخدم ببث ذلك على الإنترنت، فيتعرف عليه الجميع ولا يتعاملون مع من قدم المطومات المضالة.

 إلى المعالمة الله المعاهدة المعاهدة على المنافعة المائد. من الماملة لكل من البائم والشتري، وهو أمر يتحقق في التجارة الإلكترونية التي يتغد كالطرف قراره بحرية تامة وبمأ يحقق مصلحته مشكل يكافئ بين المنفعة والعائد فوائد التجارة الإلكترونية

أ - قوائد التجارة الإلكترونية للشركات وللؤسسات.

 التجارة الإلكتروبية توسع نطاق السوق إلى نطاق دولى وعالمي فمع القليل من التكاليف فإن بوسع أي شركة إيجاد مستهلكين أكثر ومزودين أفضل وشركاء أكثر ملائمة ويصورة سريعة ومعهلة. مثلاً في عام 1997 اعلنت شركة بوينغ عن توفير مالى قدره 9620 من الكلفة الأصلية وذلك بعد الإعلان عن الماجة لصنع من أجل صنع نظام جزئي الشركة، وقد كان الإملان على موقّع الشركة على الإنترنت فإستجابت شركة مجرية لهذا الطلب وقد كان عرض الشركة المورية أرخص وأقصل وأسرع من بقية الشركات

- التجارية الإلكتروبية تخفض تكاليف أنشاء ومعالجة وتوزيع رحفظ وإسترجاع الملومات الررقية. مثلاً، فإيجاد دائرة مشتريات الكترونية فإن الشركات تستطيع قطع التكاليف الإدارية للشراء بنسبة 9885.

· التجارة الإلكترونية تففض الفترة الزمنية ما جين دفع الأموال والعصبول على المنتجات والخدمات وتسبب إعادة هنيسة الممليات التجارية، ومن خلال هذا

التعبير فأن إنتاجية الباعة والموظفين والإداريين تقاز إلى أكثر من 100%. وتفقض تكاليف الإنصالات السلكية واللاسلكية . فالإنترنت أرخص بكثير مع التخفص من الأوراق مع زيادة اللريئة في التعامل

2 - فوائد التجارة الإلكترونية للمستهلكين،

و التجارة الإلكترونية تعطى الغيار للمستهلك بأن يتسوق أو ينهى معاملاته 24 ساعة في اليوم وفي أي يوم من السنة ومن أي مكان من على سطح الأرش. التجارة الإلكترونية تقدم الكثير من الغيارات المستهلك

بسبب قابلية الوصول إلى منتجات وشركات لم تكن متوفرة بالقرب من المستهلك ه في الكثير من الأحيان فإن الشجارة الإلكتروبية تكون من

أرغم الأماكن للتسوق لأن البائم يستطيع أن بتسوق في الكثير من المواقع على الإنترنت ومقارنة مضائع كل شركة مع أخرى بسهولة، وإذاك في أخر الأمر سيقدر أن يحصل على أفصل عرض، في حين أن الأمر أصعب إذا إستارم الأمر زيارة كل موقع جغرافي مختلف فقط من أجل مقارنة بضائع

کل شرکة بأخرى، وفي إستطاعة الزيائن المصنول على المطومات اللازمة خلال ثوانَ أو دقائق عن طريق التجارة الإلكترونية. وفي القابل، قد يستغرق الأمر أيام وأسابيع من أجل الحصول على رد إن قعت

يطلب الملومات من موقع ملموس، كما أن التجارة الإلكترونية تسمم للإشتراك في المزادات

وأيضنأ تسمح للزبائن بتبادل الغبرات والأراء بخصوص المنتجات والحدمات عبر مجتمعات إلكترونية على الإنترنت (المنتمات مثلاً). فالتجارة الإلكترونية تشجع النافسة مما بعثى خفض الأسعار،

3 - فوائد التجارة الإلكترونية للمجتمع،

ه الشجارة الإلكتروبية تسمح للفرد بأن يعمل لهي منزلة وتقلس الوقت المتاح التسوق مما يعنى إزدهام مروري أقل في الشوارع وهو الذي يقود إلى خفض نسبة تلوث الهواء. ه النحارة الإلكتروبية تسمح لعض من البضائع أن تباع

بأسعار رهيدة، ويذلك يستطيع الأفراد الدين دهلهم لمادى ليس بالرهيم، يستطيعون شراء عَدُه البضائع مما يعني رفع في مستوى العيشة للمجتمع ككل و التجارة الإلكترونية تسمح للناس الذين بعيشون في دول

المالم الثالث أن يمتلكوا منتجات ويضائع غير متوارة أبي بلدائهم الأصلية ويستطيعون أيضا المصول على شهادات حامعية عبر الإنترنت، فالتجارة الإلكتروبية تيسر توزيع الغدمات العامة مثل الصحة

والتعليم والخدمات. تعديات التجارة الإلكترونية

التحديات الثقلية للتجارة الإلكترونية،

. هذاك نقص في الإعتمادية والأمان والمابير والبروتوكولات ليس هناك هيز حجمي bandwidth كافي للإتصالات السلكية واللاسلكية.

. أدوات تطوير البرمجيات مازالت تتغير بإستمرار ويسرعة. - تصعب عملية وصل الإنثرنت وبرمجيات التجارة إلإلكتروبية مع بعض التطبيقات وقواعد البيانات المستخدمة حالياً، . قد يحتاج المزودين إلى مزودات خاصة الويب وأبنى تحتبة

أخرى بالإضافة إلى مروع ت الشبكات. . بعض برمهيات التجارة الإلكترونية لا تتناسب برمجياً وتقنيا

مع يعض المكونات الصلبة أو مع بعض أطعة التشفيل. 2 - التحديات غير القنية للتجارة الإلكترونية:

 – ؤالأمن والخصوصياً: هذه الأمور مهمة جداً في عالم الشركة لمستهلك خصوصناً في ميدان الأمن والأمن والتي يظن الكثير من الناس بأنها منيعة 100% والكثير من الناس تحجم عن المشاركة في التجارة الإلكتريبية بدواعي الخوف من الكشف عن خصوصياتهم.

- إنعداء الثَّقة ومقاومة المستخدم؛ بعض من الزيائن لا تثق بالباعة المجهولين الذي لا يرونهم ولا يثقون بالماملات غير الورقية ولا بالنقد الإلكتروني. 3 - عوامل آخرى

. إنهدام لمس المنتجات. فبعض الزبائن يودون لمس المنتجات قبل

. الكثار من الأمور القانونية لم يتم حسمها بعد في التجارة الإلكثرونية خصوما بالأمور الثي تتعلق بالقرصنة

. التجارة الإلكترونية مازالت في طورها الأول والذي يتميز بالتغيير السريع. الكثير من الناس تود أن ترى شيئاً ثابتاً قبل

ـ لا يوجد عدد كاف من الباعة والمشترين في الكثير من التطبيقات لجعل هذا الأمر مريحا . البذول على الإنترات مازال ماهظ الثمن لكثير من الدس

وسرعة الإتصال مازالت بطيئة في الكثير من دول العالم. رغم كل هذه القحديات إلا أن ذلك لا يقلل من شأن ومن أهمية التجارة الإلكترونية فكل مستثمر ماجح يتمنى أن يودع المعاملات التحارمة الروتيسة وبالتالى ذلك لن يتحقق إلا بإستخدام التجارة الإلكترونية لإنها مع مرور الوقت سوف تصبيح من أهم سمات

مواقفوطرائف

عضت حية سامة شخصاً من أهالي جنوب البرازيل فنا كار منه إلا أن رد لها العضة معضة أشد منها فمانت الحية وسد



حكمة العدد عزيزي القارئ؛ أعرف الكلمة التي ينطق بها اسانك حتى لا تضر الناس ... وأنت أواهم.

ه من أعجب برأية ضل .. ومن أستغنى بعقله ذل. * أحسن وقت لإعطاء النصيحة عندما تطلب مثله

* لا يهجد إنسان كامل .. إلى أن تقع في حبه.

أحدث دراسة علمية،

التأمل لخفض ضغط الدم

أثبتت دراسة علمية أن الإستغراق في التأمل مع الإسترخا يومياً عشر دقائق من شانه أن يحسن حالتك المراجية ويريد س مناعتك ومقاومتك للأمراض كما يؤدي إلى تخفيض ضعط الدم والضغط العصبي والتفسى. والدراسة تؤكد أن القاعدة الأساسية للتأمل أن تجعه روتينياً في حياتك بمعنى أن تخصص

له وقتاً محدداً كل يوم ومن الأفضيل أن يكون فور الإستيقاظ من النوم وذلك بالملوس على كرسس صلب وهمودك الفقرى مشدود حتى لا يغلبك النوم وأبدأ بإغماض عينيك

تُم ركز إنتباهك على صوت تتفسك مع النفس العميق بإدخال الهواء إلى الرئتين،

خير الأمهال!!

تسالىي،

خير الأموال ما أخذته من حلال ومعرفته في النوال أما الأموال ما أخذته من حرام وصرفته في الآثام،

1= COMO



الرأة أطول عمرا

أكبت الإهصائية الصادرة

المصرية ... كما كشفت أبحاث قام بها المالم الكندى چون فيليب أن الرجال أكثر ذكاء من النساء والأبحاث التى أجراها النكتور چوں شملت علی آکثر من 100

ألف شاب وشابة تتراوح أعمارهم ما بين 16 و18 سنة

أقوال مأثورة

إذا لم تفشق فلن تعمل بجد «أرسطو»

ه من يعيش في خوف لن يكون حراً أبداً «الشاعر الروماني هوراس»

« لعله من عجائب الحياة إنك إدا رفضت كل ما هو دون مستوى القمة فرند دائماً تصبل إليها والكائب البريطاسي سومرست مومه

لكياسيلتى

لا لمجفف الشعر بعد اليوم

- هذى تفاحة وقشريها واسلقيها في قليل من الماء إلى أن تنضج ثم أهرسيها واحفظيها في , علبة وضعيها في الثلاجة. - جفقي قشور للوز في الشمس ثم إطحنيها إلى أن تصبح مثل البوبرة

- وحين الاستعمال اخلطي الثقاح مع قشور الموز المطحونة.

- قسمى شعرك وضعى عليه الخلطة لدة ساعة ثم قومي بفسل شعرك جيداً ستشعري

الثي عشرماسك لتبيض البشرة

الأسك الأول

معلقة دقيق أبيض ومعلقة زيت زيتون ومعلقة لبن ونص ليمومة يتم فرد الخليط على الوجه والرقعة لمدة 20 دقيقة ثم يتم غسس الوجه بماء دافئ ثم بارد. المكالثاني

للعقتين لبن بودرة أي نوع ومعلقتين لبن سائل نظلهم جيداً.

- ثم قرد الطَّيط على الوجه لدة نصف ساعة ويتم غسيل الوجه بالماء الدافئ ثم ماه بارد . لناسك الثالث

نصف علبة زبادى دايت وقرص مسبرين بذات حيداً بالزبادي معد طحنه ونضعه على الوجه لدة نصف ساعة .

الماسك الرابع 2 ملعقة بويرة جونسون للأطفال ومعلقة ماء ورد ومعلقة لين.

يتم فرد الماسك على الهجه ويتبع نفس الطريق السابقة.

المسك الشامس أ بطاطس مسلوقة بقشرها ونصف كوب ابن ويتم خلطهم جيداً بالخلاط وهذا الخليط يتم

وضعه لنطقة تحت العينين لإزالة الهالات السوداء ويزال بنفس الطريقة. الأسلك السادس

تصف غيارة مبشورة تلخذ العصير الناتج عنها مع نصف عصير ليميئة و 2 ملعقة دقيق الماصك السابع

معلقة نشا ومعلقة ريادي دايت ونصف عصبر ليمونة وبصف معلقة ريت رْيتُون ويفرد على الوجه لدة 20 دشيقة .

المناسك الثامن ملعقة يقيق وملعقة نشا وملعقة ماء ورد وزيت زيتون ومعلقة لبن

ونصف ليمونة ويوضع نصف ساعة ويشطف. الملك التاسع

خيارة وملعقتين نشا وتصنف كوب ماء ورد ويتم خلطهم ويتم فردهم على الوجه والرس لدة نصف ساعة.

الماسك العاشر 3 ملاعق اوز مطحون بدون قشرة

ويعد نقعه بالماء وتجفيفه ثم يخلط بظيل من اللبن. الماك الحادي عشر

ملعقة بودرة (حُسنُ سبدنا بوسف) تباع لدى العطارين، ويخلط عليها ملعقة بوبرة وتفرد على الوجه نصف ساعة. للاسك الثانى عشر

يثم بشر 3 خيارات وعصرهم وتصفية العصير ونضبه في رجاجة ويدهن الوجه بقطنة وقليل من هذا العصير يومياً ليلاً ويشطف نهاراً

والرجال أكثر ذكاء

عن الصهار المركزي التعنة والإهصماء إرتفاع معدل عمر النساء المصريات ليبلغ 72 سنة بينما وصبل معدل عمر الذكور إلى 68 سنة فقط وهو ما يعكس مدى مدى إهتمام الدولة بالرأة

"جمع وطرح"

خسع العلامتين (+،-) في الدوائر
 الفارغة حتى تكتمل العمليات الحسابية.















HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



		\$	ď	4	ig.	4	100	No.	4	A S	1	A.
	Katauragi	093 E	29-Oct	31-Oct	2-Nov	6-Nov	18-Nov	22-Nov	24-Nov	28-Nov	28-Nov	3-Dec
	N. Divinity	012 E	5-Nov	7-Nov	9-Nov	13-Nov	25-Nov	29-Nov	1-Dec	3-Dec	5-Dec	10-Dec
н	B. Pelangi Dua	056 €	19-Nov	21-Nov	23-Nov	27-Nov	9-Dec	13-Dec	16-Dec	17-Dec	19-Dec	24-Dec
QN	8. Bianca	039 E	26-Nov	28-Nov	30-Nov	4-Dec	16-Dec	20-Dec	22-Dec	24-Dec	28-Dec	31-Dec
TBOUND	B. Raya Dua	064 E	3-Dec	5-Dec	7-Dec	11-Dec	23-Dec	27-Dec	29-Dec	31-Dec	2-Jan	7-Jan
AS.	S. Azul	038 E	10-Dec	12-Dec	14-Dec	18-Dec	30-Dec	3-Jan	5-Jan	7-Jan	9-Jan	14-Jan
ωi	B. Pelangi	057 E	17-Dec	19-Dec	21-Dec	25-Dec	6-Jan	10-Jan	12-Jen	14-Jan	16-Jan	21-Jan
	Katsuragi	094 E	24-Dec	26-Dec	26-Dec	1-Jan	13-Jan	17-Jan	19-Jan	21-Jan	23-Jan	28-Jan
	B. Reya Satu	057 E	31-Dec	2-Jan	4-Jan	8-Jan	20-Jan	24-Jan	28-Jan	28-Jan	30-Jan	4-Feb
	8. Pelangi Dua	067 E	7-Jan	9-Jan	11-Jan	15-Jan	27-Jan	31-Jan	2-Feb	4-Feb	6-Feb	11-Feb

ò	1	1	1	Bank News	1	1	1	1	1	
146		- 4		45	10	44,	4	9	40	

	Katsuragi	093 W	8-Oct	8-Oct	10-Oct	11-Oct	14-Oct	15-Oct	25-Oct	29-Oct	31-Oct	2-Nov
	N. Divinity	012 W	13-Oct	18-Oct	17-Oct	18-Oct	21-Oct	22-Oct	1-Nov	8-Nov	7-Nov	9-Nov
	8. Pelangi Dua	058 W	27-Oct	29-Oct	31-Oct	1-Nav	4-Nov	5-Nov	15-Nov	19-Nov	21-Nov	23-Nov
9	S. Blanca	038 W	3-Nav	5-Nov	7-Nov	8-Nov	11-Nov	12-Nov	22-Nov	26-Nov	28-Nov	30-Nov
WESTBOUND	B. Raya Dua	054 W	10-Nov	12-Nov	14-Nov	18-Nov	18-Nov	19-Nov	29-Nov	3-Deo	5-Dec	7-Dec
ES	S. Azul	038 W	17-Nov	19-Nov	21-Nov	22-Nov	25-Nov	26-Nov	6-Dec	10-Dec	12-Dec	14-Dec
•	B. Pelangi	057 W	24-Nov	26-Nov	28-Nov	29-Nov	2-Dec	3-Dec	13-Dec	17-Dec	19-Dec	21-Dec
	Katsuragi	094 W	1-Dec	3-Dec	5-Dec	8-Dec	9-Dec	10-Dac	20-Dec	24-Dec	26-Dec	28-Dec
	B. Raya Satu	057 W	8-Dec	10-Dec	12-Dec	13-Dec	18-Dec	17-Dac	27-Dec	31-Dec	2-Jan	4-Jan
	B. Pelangi Dua	067 W	15-Dec	17-Dec	19-Dec	20-Dec	23-Dec	24-Dec	3-Jan	7-Jan	9-Jan	11-Jan

* VIA SINGAPORE

Bangkok, Belawan, Calcutta, Cobu, Chennai, Chittagong, Dhake, Haidia, Ho Chi Minh, Jakarta Leem Chabang, Madras, Manile, Palembang Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya

VIA HONG KONG

Foshen, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou. Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantien, Zhongshan, **Zhuhal**

* VIA SHANGHAI Najing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 Cairo Sales Office:

Tel.: 02 3450216 Fax: 02 3445734 **Damietta Office:**

Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777 Port Said Office: Tel.: 066 3344018 Fax: 066 3344017

www.kadmar.com

MITCHELL JR. SERVICES

- * Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports
- * Disptach Cargo (Loading / Discharging)
- * Ready to replenish bunker luboil

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance



MITCHELL JR. Co. Office

Mitchell JR. Co. Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE: Memphis & Babil Street, P.O. Box: 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /Z/3/4 - Fax: 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN
Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com

U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001-410-5869548 & Fax: 001-410-5869549



الشركة القابضة للنقل البحرى والبرئ

ه.ق.م

شركة دمياط لنداول الطويات والبطائع



ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER& CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانى لمراكز الإنتاج والتوزيع شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلى إلى جميع محافظات الجمهورية إنهاء الإجراءات والتسليم فى نفس اليوم

> الخدمة المتازة والسرعة في الأداء طوال ٢٤ ساعة – سبعة ايام في الأسبوع

تعريفة مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تربط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانى العالم نحن دائماً بابك إلى الاسواق العالمية























أسرة تحرير مجلة إنترنا شيونال

وجميع العاملين بها يتقدمون بخالص التهنئة القلبية للسيداللواءبحريأ.ح منير سعد محمد أيو سمرة على ثقة القيادات السياسية بتعيين سيادته رئيسا لمجلس إدارة الشركة الصرية للتوريدات والأشغال البحرية احدى شركات الشركة القايضة للنقل البحري والبري ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار



حفل تكريم اللربان عبد اللعزيز اللشرقاري



أقام السيد اللواء بحرى أ.ح منير سعد محمد أبو سمرة رئيس مجلس إدارة الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية بفندق المحروسة حفل تكريم للسيد الربان عبد العزيز الشرقاوى الرئيس السابق للشركة وفي كلمة سيادته بهذه المناسبة أشاد بإنجازات من سبقوه ووصفهم بأساتذته وفي تقليد جديد قام بتكريم السيد المصاسب/ عمرو رشدى الرئيس الأسبق للشركة ورئيس الشركة المصرية للملاحة البحرية ويعض المتميزين من أسرة الشركة وقدمت لهم جميعا هدايا تذكارية قيمة











UNITED COMPANY FOR MARINE LINES



الشركة المتحمة الخطوط البحرية

المتحدة جروب هي مجموعة شركات كبرى بالملكة العربية السعودية تم إنشائها برأس مال 2 مليار ريال سعودي ويقوم على ادارتها فخبة من رجال الأعمال ومن أعلى الكفاءات الإدارية. وتقتلك مجموعة من

ه ريدسون السعودية الأجنحة التكية حدة

العبارة التحدة 1 ترفع علم الملكة العربية السعودية لغط اللاحي للعبارة الغريقة – ضيا – الغريقة "لقل الركاب والسيارات والبضائي بن المنكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية يسرعة 37 % عشدة بعربية منة الإبحارة ساعات. حمولة الغيارة (6-40 (كب

منطقة خدمات تحتوى على،

شركة القوافل الدولية للنقل - الملكة العربية السعودية

وكيل عام الشركة التحدة الخطوط البحرية - التبعدة 1

اسعودية والمتلك (111) اليوبيس موديل 2006 مكيف جودم فيميو - DVD

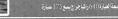
ه أسواق بشرى النسائية - الرياض

شركة مساهمة مصرية ترخيص سياحي 49 رأس مال مدفوع 8 مليون جليه - 12 فرع إيانًا - 28 فرع بجميع الخافظات بجمهورية مصر العربية – وكيل جميع شركات الطيران العالمية – تقدم كافة

ومطابقة لجميع إشفراطات ووسائل ومواصفات السلامة والامان العالمية







الشركة المتحدة للخطوط البحرية

سوخة طريق 15مايو - 2عبارات الصيادلة الاسكندرية تنينون . 002034294611 فكس 602034294611

شركة الفوافل الدولية للنقل الملكة العربية السعوبلية ىكەتىنى 0096625414049 سىر 6675413040 0098844231515_23-0098644331312 -- 0096644331212 --

شركة ميناتورز- مبير





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO. E.S.Co



The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office: Telephone: (01) 521304

Cairo Office:

5, Farld St., Heilopolis Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591 4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

dexandria Office :

10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Suez Offic

Adabia Port Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

